

Nylands vägdistrikt

Trafiksäkerhetsplanen för Lovisa - Strömfors



Omslagsbilderna: Markus Lindroos och Maija Krankka

Kartor: Lantmäteriverket licens nr 20/MYY/04

Oy Edita Ab
Helsingfors 2005

Vägförvaltningen
Nylands vägdistrikt
Semaforbron 12 A
PB 70
00521 HELSINGFORS
Telefon 0204 22 11

SAMMANDRAG

Behovet av att utarbeta en trafiksäkerhetsplan för Lovisa - Strömfors togs upp som topprojekt i den första angelägenhetsklassen i Östra Nylands trafikstrategi år 2001.

Målet med trafiksäkerhetsplanen är att ta fram effektiva och förmånliga åtgärder som kan vidtas i en nära framtid för att förbättra trafiksäkerheten samt att beskriva åtgärderna och projekt på längre sikt. Målet är också att utveckla trafiksäkerhetsarbetet inom kommunernas olika förvaltningsenheter, så att det blir en del av enheternas dagliga arbete.

Markanvändningen i Lovisa och Strömfors samt nuläget i trafikmiljön redades ut och användes som utgångspunkter i denna plan. Dessutom analyserades trafikolyckorna och tidigare planer gick igenom. Förvaltningsenheternas nuvarande trafiksäkerhetsarbete redades ut genom att intervjua representanter för förvaltningsenheterna i respektive kommun.

I september 2003, i inventeringsskedet, arrangerades öppet hus-tillfällen i Lovisa och Strömfors. Under dessa invånarkvällar berättade man om trafiksäkerhetsplanens mål, innehåll och tidtabell. Det diskuterades och planerna samlade in invånarnas åsikter i trafiksäkerhetsfrågor. Det fanns möjlighet att skriva ner sina åsikter på en enkätblankett som delades ut vid invånarkvällarna. Blanketten kunde också senare fyllas i vid samtliga bibliotek i området. Massmedierna var också inbjudna.

Utgående från inventeringsuppgifterna, fältstudierna, intervjuerna med stadens och kommunens tjänstemän samt invånarenkäterna och -kvällarna gjordes en trafiksäkerhetsanalys av trafikfarliga ställen.

De föreslagna åtgärderna att förbättra trafiksäkerheten har i planen delats in i tre olika kategorier; snabbförbättrings- och underhållsåtgärder, förbättrings- och byggnadsåtgärder samt åtgärder på längre sikt. Snabbförbättringsåtgärderna är att ändra och sätta upp nya trafikmärken samt röja vegetationen för att förbättra frisiktsförhållandena och minska risken för ålgekollisioner.

I Lovisa förslås bl.a. följande byggnadsåtgärder:

- * säkerhetsanordningar anläggs i tre järnvägsplankorsningar.
- * förhållandena för gång- och cykeltrafiken i centrum förbättras med upphöjda skyddsvägar
- * det byggs två rondeller som kan köras över

I Strömfors förslås bl.a:

- * att bygga breda mittrefuger på Parkallén i kyrkbyn för att trygga fotgängarna och cyklisterna då de korsar gatan, samt att ge ett portintryck som dämpar körhastigheterna
- * att de anslutande vägarna till riksväg 7, Viborgsvägens och Stenkullavägens anslutningar kanaliseras samt att det byggs väjningsutrymme i Kullavägens och Särkjärnivägens anslutningar.

Åtgärderna som föreslås i trafiksäkerhetsplanen för Lovisa centrum samt den västra trafikrondellen hör till de projekt som skall förverkligas på längre sikt. Motsvarande projekt i Strömfors är utbyggnad av gång- och cykelvägen på avsnittet Abborrfors – Kyrkoby samt längs Parkallén och Bruksvägen.

Åtgärder som har föreslagits på de allmänna vägarna minskar personskadeolyckorna årligen med sammanlagt ca 0.38 olyckor. Åtgärderna att ändra hastighetsbegränsningarna på riksväg 7 och Elimäkvägen (lv 1792) har de mest betydande verkningarna.

GC-trafikförbindelsen som man föreslår att skall byggas mellan Valkom och Lovisa centrum ger den största säkerhetseffekten av de åtgärder som har föreslagits på allmänna vägar. GCleden byggs sannolikt längs Valkomvägen. Övriga åtgärder med betydande verkningar är förbättringsåtgärderna i anslutningarna på riksväg 7.

En trygg trafik utan rädsor är en viktig del av kommuninvånarnas välmående. Kommunen skall sörja för att kommuninvånare av olika ålder klarar av skol-, service- och fritidsresor oskadda och att de känner sig trygga under resan. Kommunens arbetsgrupp för trafiksäkerhet är det organ, där man byter erfarenheter och idéer och beslutar om saker som olika förvaltningsenheter skall sköta gemensamt. Arbetsgruppen följer också upp hur trafiksäkerhetsplanen förverkligas och granskar målen vid behov. I Lovisa understödde man att en sådan arbetsgrupp tillsätts, bara det hittas en lämplig person som ledare för och sammankallare av gruppen. Personen behöver inte vara en kommunal tjänsteman, utan t.ex. en trafiksäkerhetsintresserad medlem i en föräldraförening.

FÖRORD

Trafiksäkerhetsplanen för Lovisa – Strömfors är avsedd som utgångspunkt för programmering, planering och genomförande av projekt som förbättrar trafiksäkerheten. I Östra Nylands trafikstrategi (2001) föreslogs det i toppprojektkorgen att en trafiksäkerhetsplan skall utarbetas för Lovisa och Strömfors. Planen för att förbättra trafiksäkerheten i Lovisa centrum blev färdig i januari 2002 och de åtgärder som förslogs i den ingår också i detta arbete.

Det främsta målet i planen har varit att ta fram effektiva och förmånliga åtgärder som kan vidtas i en nära framtid för att förbättra trafiksäkerheten samt beskriva byggnadsåtgärderna och projekt som bör genomföras på längre sikt. Det andra målet med arbetet var att utveckla trafikfostran samt upplysnings- och informationsverksamheten till en gemensam grund för trafiksäkerhetsarbetet inom olika förvaltningsenheter. Trafiksäkerhetsplanen har utarbetats i ett samarbete mellan Nylands vägdistrikt, Lovisa stad och Strömfors kommun. Kommunikationsministeriet deltog i finansieringen av arbetet. Planeringen har letts av en arbetsgrupp som bestod av följande medlemmar:

Trafiksäkerhetsplanerare Jukka Aro	Nylands vägdistrikt
Trafiksäkerhetsansvarig Minna Jokelainen	Nylands vägdistrikt
Byggnadschef Hannu Backman	Lovisa stad
Planeringsingenjör Mikko Mattinen	Lovisa stad
Byggmästare Markus Lindroos	Strömfors kommun
Kommunikationschef Varpu Tavaststjerna	Trafikskyddet
Planeringschef Pekka Hallikainen	Östra Nylands förbund
Kommissarie Ahti Nurmi	Lovisa polisen

Två seminarier har hållits under planeringstiden, såväl i Lovis som i Strömfors, och förhandlingar har förts i små grupper med kommunernas förvaltningsenheter. Massmedierna har informerat aktivt om seminarierna.

Esisuunnittelijat Oy och Strafica Oy har ansvarat för arbetet. Dipl.ing. Maija Krankka och dipl.ing. Seppo Karppinen från Esisuunnittelijat Oy och dipl.ing. Miikka Niinikoski från Strafica Oy har deltagit i arbetet.

INNEHÅLL

SAMMANDRAG	3
FÖRORD	5
FÖRTECKNING ÖVER BILDER OCH TABELLER	9
1 UTGÅNGSPUNKTERNA I PLANERINGEN/NULÄGET	11
1.1 Mål	11
1.2 Planeringsområde och markanvändning	11
1.3 Planläggning	11
1.4 Trafiknät	12
1.5 Trafikolyckor	25
1.6 Invånarmöten och –enkäter	29
1.7 Förvaltningsenheternas trafiksäkerhetsarbete i dag	33
1.8 Befintliga planer	34
2 TRAFIKSÄKERHETSANALYS	36
2.1 Farliga trafikställen i Lovisa	36
2.2 Farliga trafikställen i Strömfors	44
2.3 Hastighetsbegränsningarna	52
3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG	53
3.1 Snabbförbättrings- och underhållsåtgärder	53
3.2 Förbättrings- och byggnadsåtgärder	55
3.3 Åtgärder, projekt som skall förverkligas på längre sikt	62
3.4 Sammandrag av åtgärderna	63
3.5 Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna	64
3.6 Verkningarna	66
4 ANFÖRANDE OCH GÄNSVAR	69
BILAGOR 1-4	71

FÖRTECKNING ÖVER BILDER OCH TABELLER

- Bild 1. Markanvändningen i planeringsområdet
- Bild 2. Det allmänna vägnätets funktionell klassificering samt gatunätet
- Bild 3. Gatunätet i Lovisa
- Bild 4. Trafikmängderna i det allmänna vägnätet
- Bild 5. Vägbeläggningarna i det allmänna vägnätet
- Bild 6. Hastighetsbegränsningarna i väg- och gatunätet
- Bild 7. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Lovisa
- Bild 8. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Valkom
- Bild 9. Hastighetsbegränsningarna i Tessjö
- Bild 10. Hastighetsbegränsningarna i Kyrkoby
- Bild 11. GC-lederna och vägbelysningen i anslutning till allmänna vägar
- Bild 12. GC-trafikledsnätet i Lovisa centrum
- Bild 13. Trafikolyckorna på allmänna vägar åren 1998-2002 enligt olycksklass
- Bild 14. Personskadeolyckorna i det allmänna vägnätet åren 1998-2002
- Bild 15. Personskadeolyckorna i gatunätet i Lovisa åren 1996-1999
- Bild 16. Personskadeolyckorna i gatunätet i Lovisa år 2000
- Bild 17. Resultaten från invånarenkäten i Strömfors
- Bild 18. Resultaten från invånarenkäten i Lovisa
- Bild 19. Farliga platser i trafiken i Lovisa
- Bild 20. Farliga platser i trafiken i Valkom
- Bild 21. Järnvägsplankorsningen på Antbyvägen
- Bild 22. Järnvägsplankorsningen på Kyrkogatan – Fredsbyvägen västerifrån
- Bild 23. Järnvägsplankorsningen vid Valkom hamn, sedd från hamnen
- Bild 24. Järnvägsplankorsningen på Borgågatan, sedd från bägge riktningarna
- Bild 25. Antbyvägens – Västra Åsvägens – Räfsbyvägens anslutning från vardera ankomstriktningen
- Bild 26. Borgågatan, där hastighetsbegränsningen är 40 km/h
- Bild 27. Borgågatans längdprofil
- Bild 28. Strandvägens – Antbyvägens Skepparegatans anslutning sedd från centrum
- Bild 29. Valkomträskvägens – Braskvägens – Utterviksvägens anslutning från öster
- Bild 30. Farliga platser i trafiken i Strömfors Kyrkoby
- Bild 31. Farliga platser i trafiken i Tessjö i Strömfors

- Bild 32. Tavastasvägens – Notkolavägens breda anslutningsområde
- Bild 33. Tavastasvägens och Granvägens anslutning, sedd från vardera riktningen på Granvägen
- Bild 34. Tavastasvägens GC-led slutar
- Bild 35. Bruksvägens – Parkalléns anslutning
- Bild 36. Dåliga frisiktsförhållanden på Parkallén
- Bild 37. Bruksvägens och Norrahagavägens anslutning
- Bild 38. Elimäkivägens – Svenskbyvägens – Turkkilavägens anslutning från olika riktningar
- Bild 39. Den breda och odifferentierade anslutningen till Viborgsvägen
- Bild 40. GC-leden på den smala bron över Tessjö ån
- Bild 41. Kullavägens anslutning
- Bild 42. En bil som stannat på riksväg 7 för att svänga till vänster in på Särkjärvivägen
- Bild 43. Mariegatans – Långgatans korsning förbättras
- Bild 44. Antbyvägens och Västra Åsvägens rondell
- Bild 45. Strandvägens – Antbyvägens – Skepparegatans – Västra Åsvägens rondell
- Bild 46. Valkomvägens och Valkomträskvägens anslutning får en tryggare utformning
- Bild 47. Upphöjning av Valkomträskvägens, Utterviksvägens och Braskvägens anslutning
- Bild 48. Tavastasvägens och Granvägens anslutning förbättras
- Bild 49. Parkalléns mittrefuger
- Bild 50. Differentieringen av Elimäkivägens – Svenskbyvägens -Turkkilavägens anslutning i Svenskby
- Bild 51. Viborgsvägens anslutning
- Bild 52. Väjningsutrymmet vid Kullavägens anslutning
-
- Tabell 1. Sammandrag av åtgärderna
- Tabell 2. Formerna för kommunernas trafiksäkerhetsarbete

1 UTGÅNGSPUNKTERNA I PLANERINGEN/NULÄGET

1.1 Mål

Målet med trafiksäkerhetsplanen är att ta fram effektiva och förmånliga åtgärder som kan vidtas i en nära framtid för att förbättra trafiksäkerheten samt att beskriva byggnadsåtgärderna och projekt som bör genomföras på längre sikt.

Målet är också att utveckla trafiksäkerhetsarbetet inom kommunernas olika förvaltningsenheter, så att det blir en del av enheternas dagliga arbete.

Målen för länet och åtgärdsprogrammet i trafiksäkerhetsplanen för Södra Finlands län och de mål som ställs för trafiksäkerheten i Östra Nylands trafikstrategi har beaktats i detta arbete.

1.2 Planeringsområde och markanvändning

Planeringsområdet omfattar Lovisa stad och Strömfors kommun i Östra Nyland. I planeringsområdet finns 10 374 invånare (år 2002), varav 7 440 bor i Lovisa och 2 934 i Strömfors.

Enligt statistikcentralens tätortsbestämning bor nästan hela befolkningen i Lovisa inom tätortsområdena. Det enhetliga tätortsområdet täcker den östra sidan av Lovisaviken. Valkom, med ca 1 100 invånare, ligger i tätortens sydligaste del.

I Strömfors bor ca 60 % av invånarna i tätorterna. Tessjö (ca 860 invånare) vid gränsen till Lovisa samt Kyrkoby (ca 640 invånare) norr om riksväg 7 och Kungsböle (ca 220 invånare) är tätorter enligt tätortsbestämningen. Svenskby, Abborrfors och Vastila är övriga bosättningskoncentrationer.

I området finns det ca 4 750 arbetsplatser, varav ca 3 900 i Lovisa. Under de senaste tio åren har befolkningmängden minskat jämnt såväl i Lovisa som i Strömfors. De senaste tio åren har befolkningmängden minskat med sammanlagt 1 134 invånare (ca 10 %). Antalet arbetsplatser har ökat sedan medlet av 1990-talet med ca 420 (ca 10 %).

Arbetsplatserna har koncentrerats till Lovisa centrum, till kraftverksområdet på Hästholmen och Valkom, samt till tätorterna Kyrkoby och Tessjö. Servicen har koncentrerats till Lovisa centrum. Boendetätheten och byggnaderna för olika service, enligt uppgifter från byggnads- och lägenhetsregistret, framgår av bild 1.

1.3 Planläggning

Lovisa

Lovisa stad har som mål att förenhetliga och komplettera den befintliga samhällsstrukturen. Enligt plansammanställningarna har det under det senaste decenniet planerats nya bostadsområden i Lovisa och uttryckligen småhusområden med kvarter för egnahems- och radhus.

Stadens detaljplanerade områden följer Lovisavikens västra strand söderut.

Havs-Bella området på f.d. Sågudden, som sträcker sig ut i Lovisaviken, detaljplanläggs till ett helt nytt område för fristående småhus, egnahemshus och radhus. I stadskärnan är ett flervåningshusprojekt med 20-25 bostäder aktuellt samt ett projekt med ett litet flervåningshus vid Kapellparken med 10 bostäder, då planändringen förs vidare. Efter en lång paus byggs det nya radhus i Märlox. Utvidgningen av detaljplaneområdet i Valkom från 1980-talet kompletteras med ett nytt utbud på bostadstomter. Avsikten är att inleda stranddelgeneralplaneringen för Lovisavikens östra strand år 2004.

Kvartersområden för affärs- och kontorsbyggnader samt industribyggnader har planlagts väster om Helsingforsvägen och Valkomvägen.

Strömfors

Strömfors kommun har som mål att med planläggningen stöda den befintliga samhällsstrukturen. Strömfors kommun arbetar för att utveckla Tessjö som en del av bostadsområdena i närheten av Lovisa. En detaljplan som utvidgar bostadsområdet i Tessjö norr om riksväg 7 är anhängig. I Neverkärr nära Bruket har ett nytt bostadsområde med 20 tomter planlagts. Området utvecklas till ett attraktivt bostadsområde på bägge sidorna om Kymmene älv. Området stöder sig på Brukets historiska miljö. I ett samarbetsprojekt med Pyttis kommun förs generalplaneringen av Abborrfors vidare över landskapsgränsen. I generalplanen undersöker bl.a. den planerade sträckningen för väg E18 i området. Avsikten är att området skall bli ett tätare planlagt område som samtidigt stöder serviceområdet i Tessjö.

Industritomter har planlagts norr om riksväg 7 i Tessjö. Öster om området med industritomter har det reserverats tomter för kommersiella funktioner och affärsbyggnader.

I slutet av 1990-talet har delgeneralplaner utarbetats för Kymmene älvs västra armar, för Marknadsbacken och Kulla – Lappom-området. I Tessjö har planstommen reviderats (1991 och 1999) och delgeneralplaneringen av Abborrfors har inletts år 2003.

Den nuvarande markanvändningen i området framgår av bild 1.

1.4 Trafiknät

Väg- och gatunätet

I planeringsområdet finns det ca 149 km allmänna vägar och ca 360 km gator och enskilda vägar. Väg- och gatunätet och den funktionella klassificeringen av allmänna vägar framgår av bild 2.

Riksväg 7, som sträcker sig från Helsingfors till Vaalimaa, är den viktigaste allmänna vägen och den enda förbindelsen av huvudvägsklass. Riksväg 7 sträcker sig ca 16 km inom planeringsområdet, vilket utgör ca 11 % av hela allmänna vägnätet i planeringsområdet. Cirka 65 % av trafikarbetet på de allmänna vägarna sker dock på riksväg 7. Väster om Lovisa är riksväg 7 en motortrafikled med breda körfält. Efter Lovisa planskilda anslutning (landsväg 176) fortsätter vägen som riksväg med två körfält och hög standard. Parallellvägens (landsväg 170) anslutning till riksvägen västerifrån är den första plananslutningen öster om Lovisa. Från Strömfors vidare är riksväg 7 av

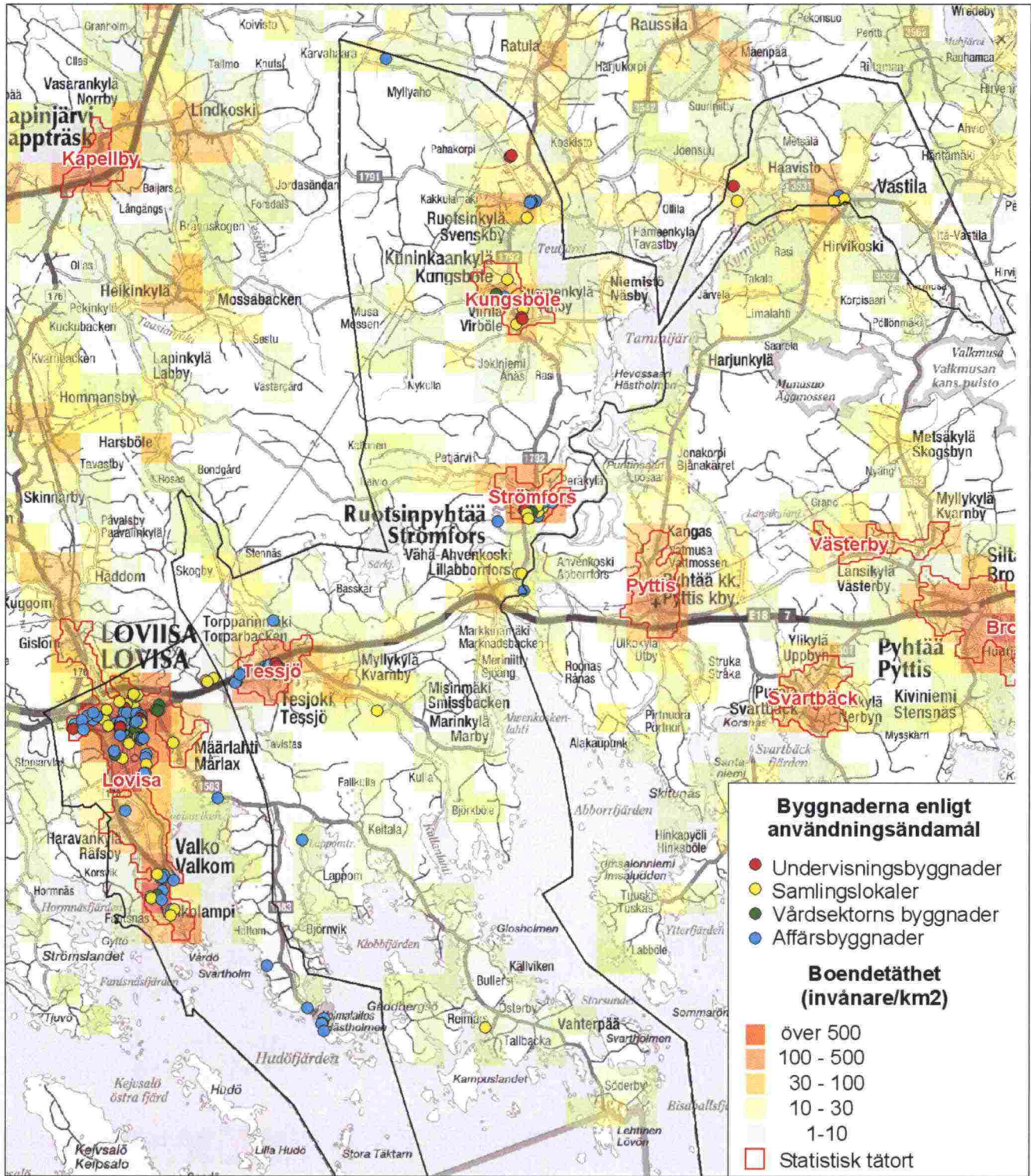


Bild 1. Markanvändningen i planeringsområdet.

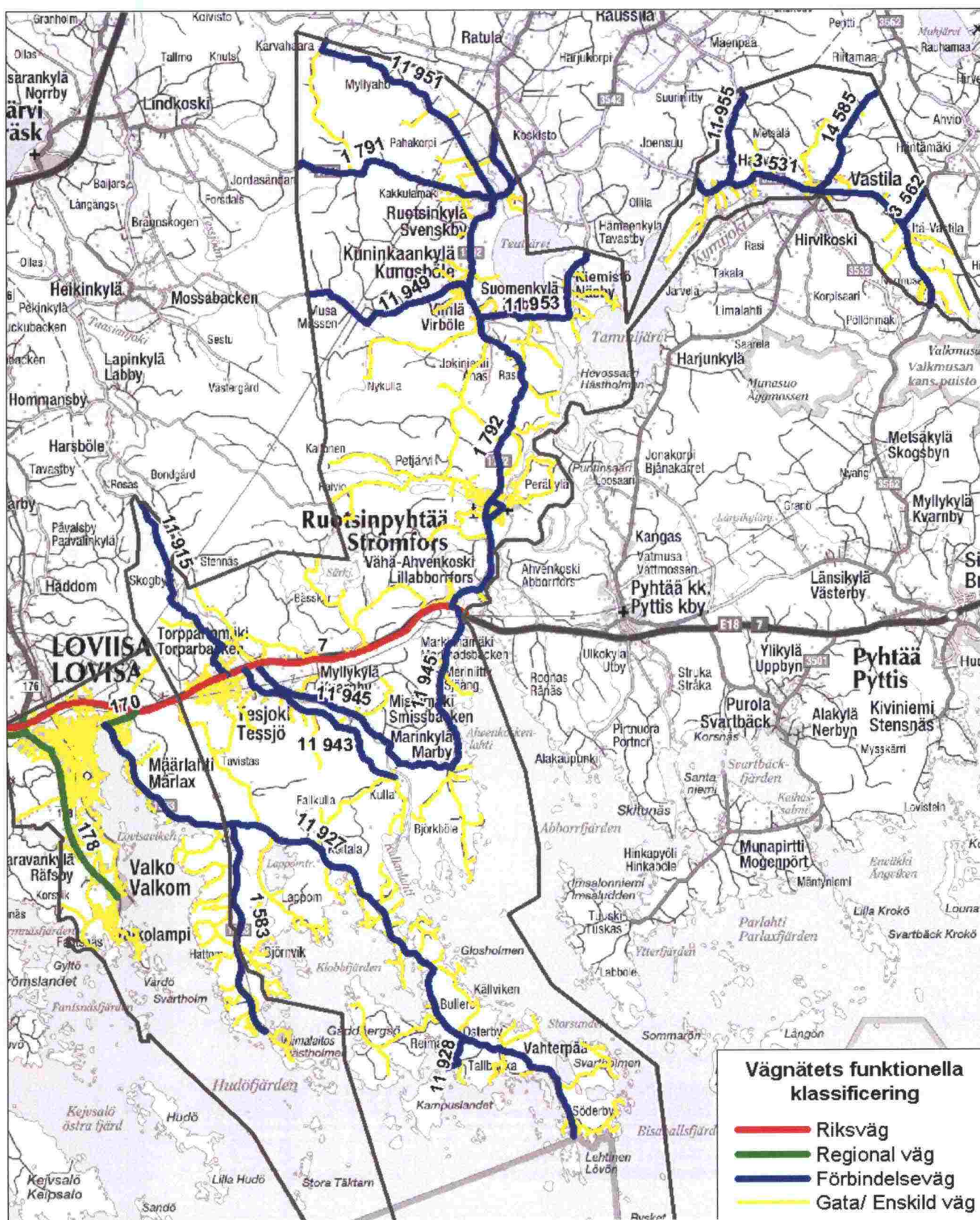


Bild 2. Det allmänna vägnätets funktionell klassificering samt gatunätet.

betydligt lägre standard och enskilda vägar som betjänar markanvändningen ansluter till riksvägen. Trafikmängden på riksväg 7 inom planeringsområdet är 7000-8600 bilar per dygn. Mellan Lovisa och Tessjö är trafiken livligast.

Övriga allmänna vägar i Lovisa är landsväg 170, parallellväg till riksväg 7, som fortsätter under namnet Helsingforsvägen och Mannerheimgatan, som går genom centrum. Trafikmängden på landsväg 170 är ca 3000 bilar per dygn, både öster och väster om Lovisa centrum. På Mannerheimgatan i centrum är trafikmängden drygt 7000 bilar per dygn.

Väster om tätorten ansluter Valkomvägen (landsväg 178) till parallellvägen. Vägen leder till Valkom hamn och klassificeras som regional väg. Öster om Lovisaviken ansluter Skärgårdsvägen/Atomvägen (landsväg 1583), som leder till kraftverket på Hästholmen, till parallellvägen. Trafikmängden på Valkomvägen är ca 2700 bilar per dygn och på Skärgårdsvägen ca 1200 bilar per dygn.

Mannerheimgatan och Brandensteinsgatan bildar en boulevard, som utgör kärnan i stadens gatunät och fungerar samtidigt som en del av parallellvägsförbindelsen vid riksväg 7. De övriga huvudgatorna är Borgågatan, som leder till industriområdet väster om centrum, samt Bangatan – Västra Åsvägen samt Mariegatan – Strandvägen som leder till områdena söder om centrum. Valkomträskvägen och Vårdövägen fortsätter som huvudgator där den allmänna vägen slutar i Valkom. Stadens interna busstrafiken kör huvudsakligen längs dessa gator.

Väster om Lovisa centrum sträcker sig en järnvägsförbindelse till Valkom hamn. Några godståg per dygn trafikerar järnvägen. Järnvägen korsar riksväg 7 och Helsingforsvägen planskilt. I gatunätet finns det dessutom sju plankorsningar, varav Borgågatans plankorsning har utrustats med halvbommar och trafiksignaler. Plankorsningarna på Räfsbyvägen och i Valkom hamn har utrustats med trafiksignaler. Antbyvägen, Kyrkogatan, Patunavägen och Varvsvägen saknar säkerhetsanordningar.

Riksväg 7 och Elimäkvägen (landsväg 1792), som förbinder Kyrkobyn och Kungsböle tätorter norr om riksvägen, bildar trafiknätets stomme i Strömfors. Söder om Kyrkobyn är trafikmängderna på Elimäkvägen ca 1200 bilar per dygn och på den norra sidan ca 650 bilar per dygn.

Vastila, i kommunens nordöstra del, ligger skilt från planeringsområdets övriga trafiknät. Vastila har förbindelse till Svenskby via landsväg 1531, till riksväg 7 via bygdeväg 14537, som sträcker sig genom Pyttis kyrkby, och till Broby i Pyttis via landsväg 3562.

I den södra delen av Strömfors fortsätter Skärgårdsvägen från Atomvägens anslutning, som leder till kraftverket, som bygdeväg 11927 ca 17 km till skärgården. Söder om Atomvägens anslutning är trafikmängden på Skärgårdsvägen ca 380 bilar per dygn.

Cirka 86 km av de 149 km allmänna vägarna i planeringsområdet har ytbeläggning. Med undantag av landsväg 1531 mellan Vastila och Svenskby har de ovan beskrivna viktigaste allmänna vägarna ytbeläggning. De övriga allmänna vägarna har huvudsakligen grusyta.

På de allmänna vägarna finns det 28 km vägbelysning. På riksväg 7 finns det belysning vid Lovisa planskilda anslutning, på avsnittet mellan Lovisa och Tessjö samt vid Abborrfors. Landsväg 170 har vägbelysning inom hela planeringsområdet. Valkomvägen har till största delen vägbelysning och Skärgårdsvägen har belysning mellan landsväg 170 och Märlox. I Strömfors har de allmänna vägarna belysning vid tätorterna och andra större bostadskoncentrationer.

Gatunätet i Lovisa centrum framgår av bild 3. Trafikmängderna på de allmänna vägarna samt vägbeläggningarna framgår av bilderna 4 och 5.

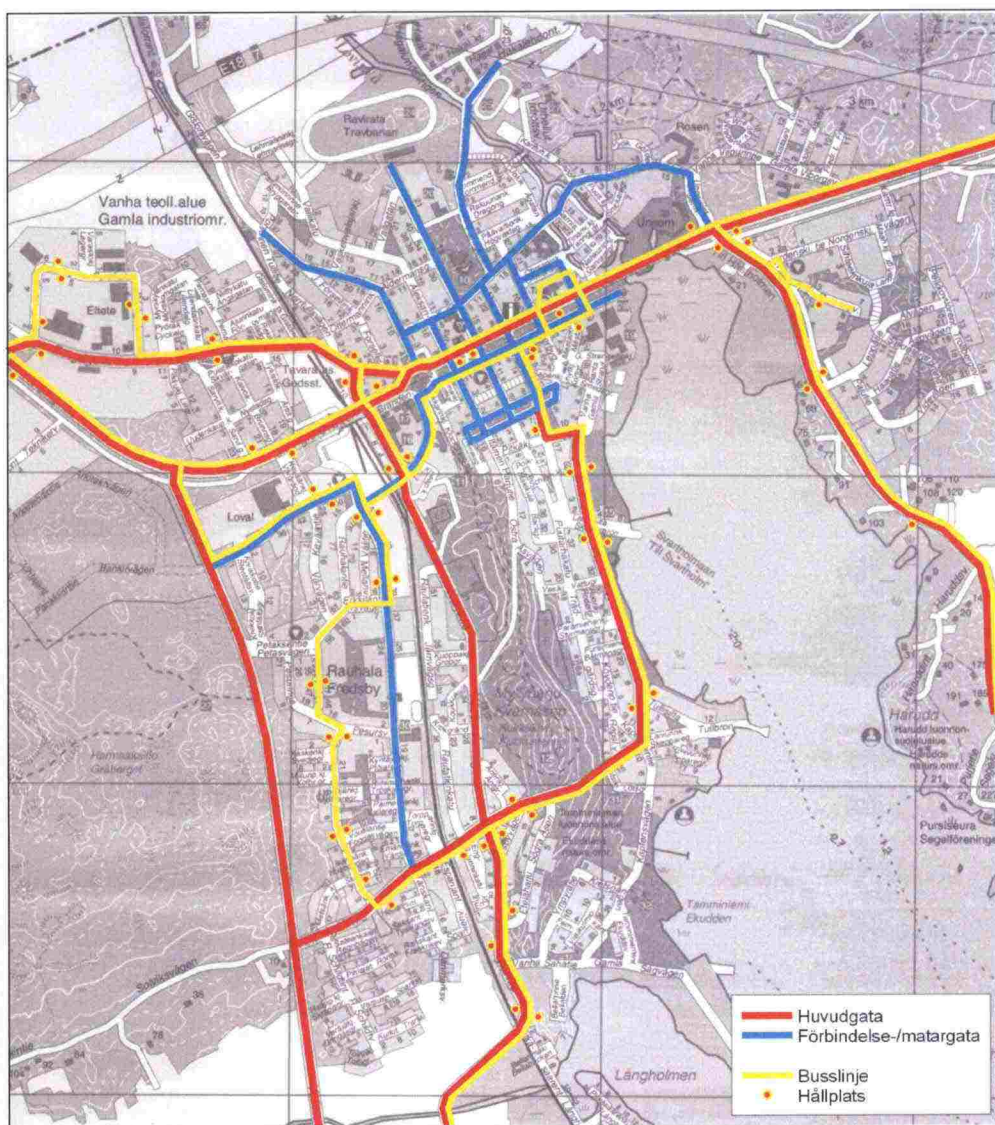


Bild 3. Gatunätet i Lovisa.

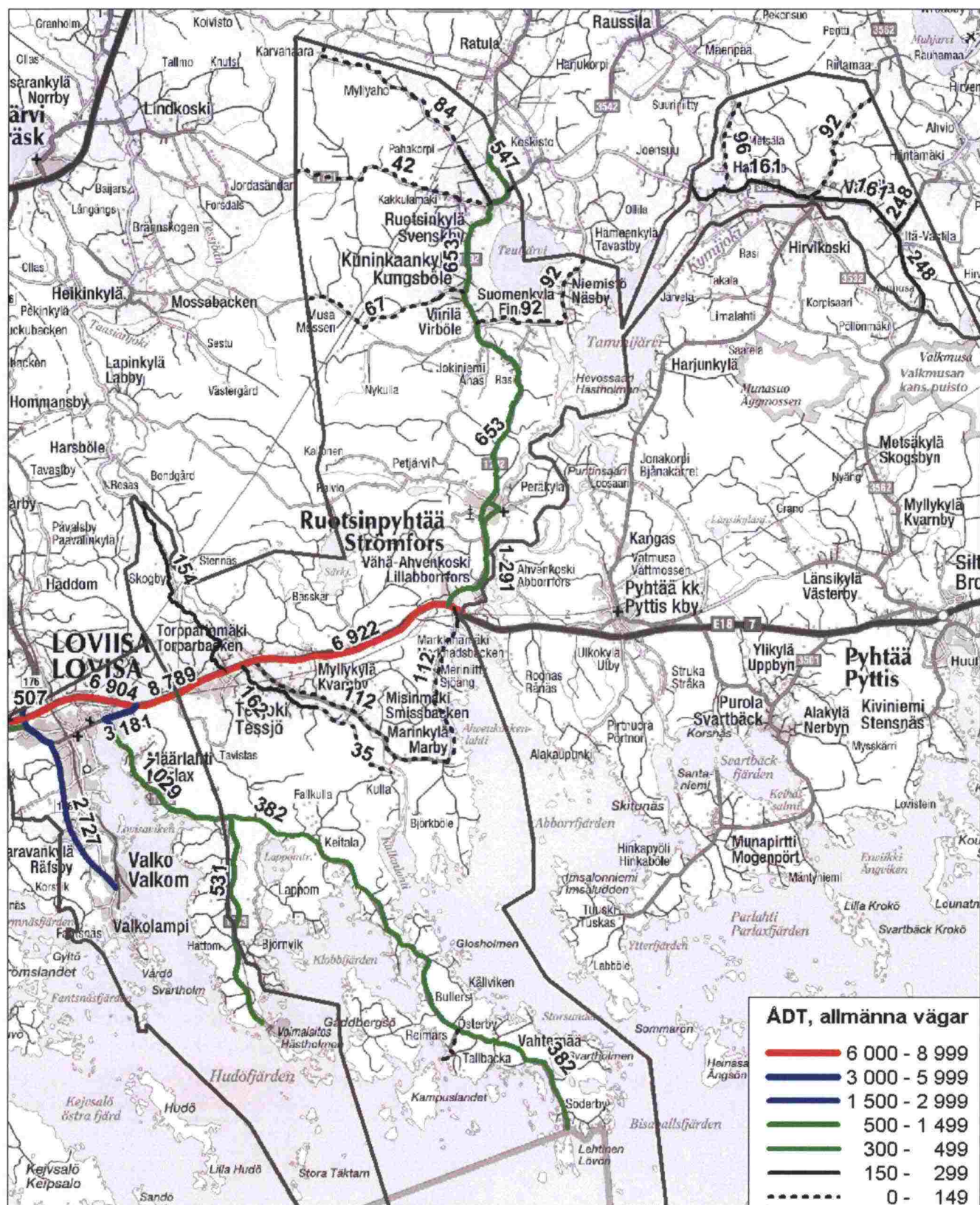


Bild 4. Trafikmängderna i det allmänna vägnätet.

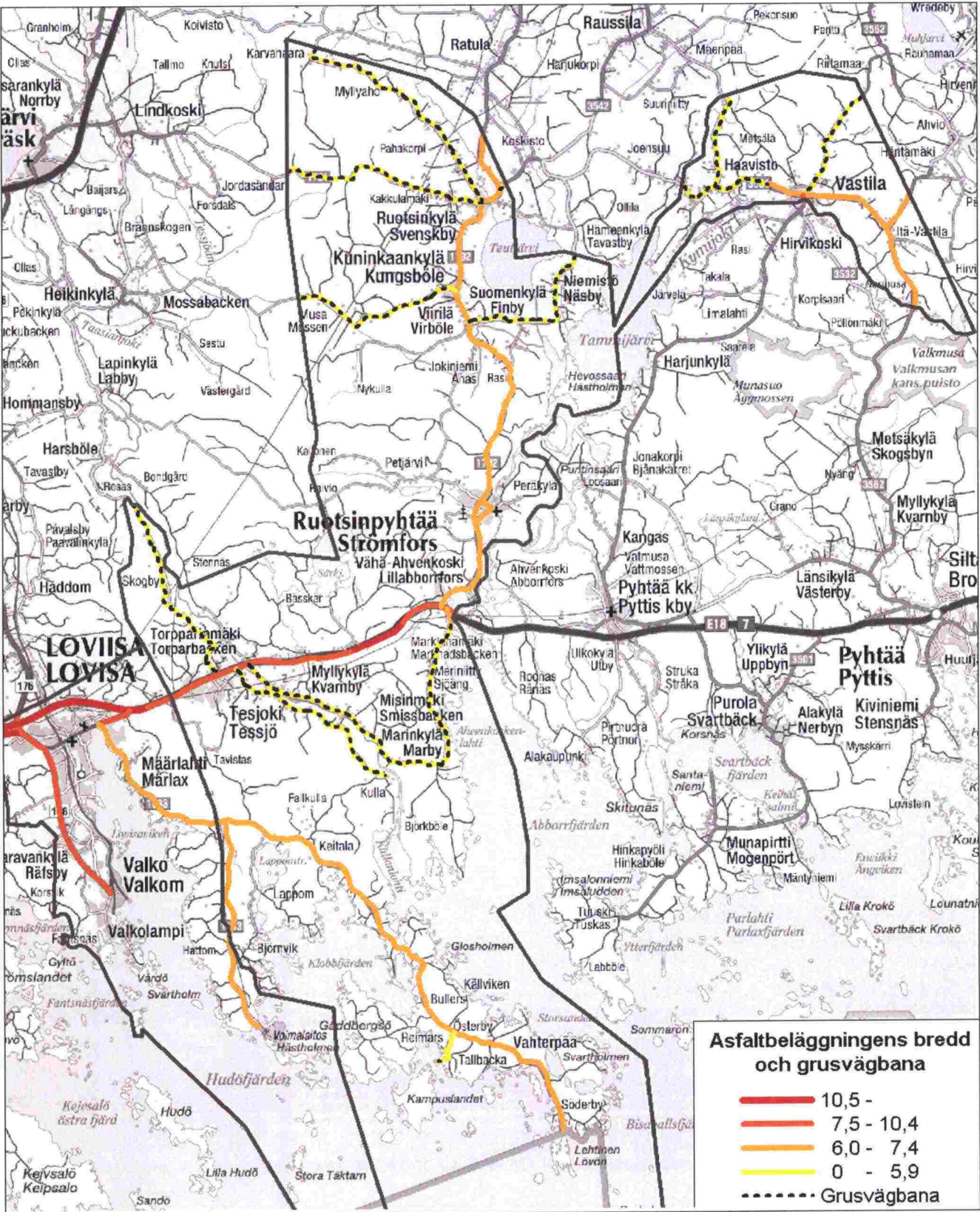


Bild 5. Vägbeläggningarna i det allmänna vägnätet.

Hastighetsbegränsningar

Hastighetsbegränsningarnas nuläge framgår av bild 6. Väster om Lovisa och vid Lovisa är hastighetsbegränsningen på riksväg 7 sommartid 100 km/h. Vintertid ändras hastighetsbegränsningen till 80 km/h. Mellan anslutningen till landsväg 170 och Tessjö är hastighetsbegränsningen huvudsakligen 80 km/h, men på en del avsnitt är hastighetsbegränsningen 60 km/h. Mellan Tessjö och Abborrfors är hastighetsbegränsningen 100 km/h och vid Abborrfors 80 km/h.

På de övriga allmänna vägarna gäller huvudsakligen en allmän hastighetsbegränsning på 80 km/h. I närheten av tätorterna och inom dem har hastighetsbegränsningen dock sänkts till 50-60 km/h. Ett undantag utgör bygdeväg 11945 mellan Tessjö och Marby där hastighetsbegränsningen på hela sträckan är 60 km/h.

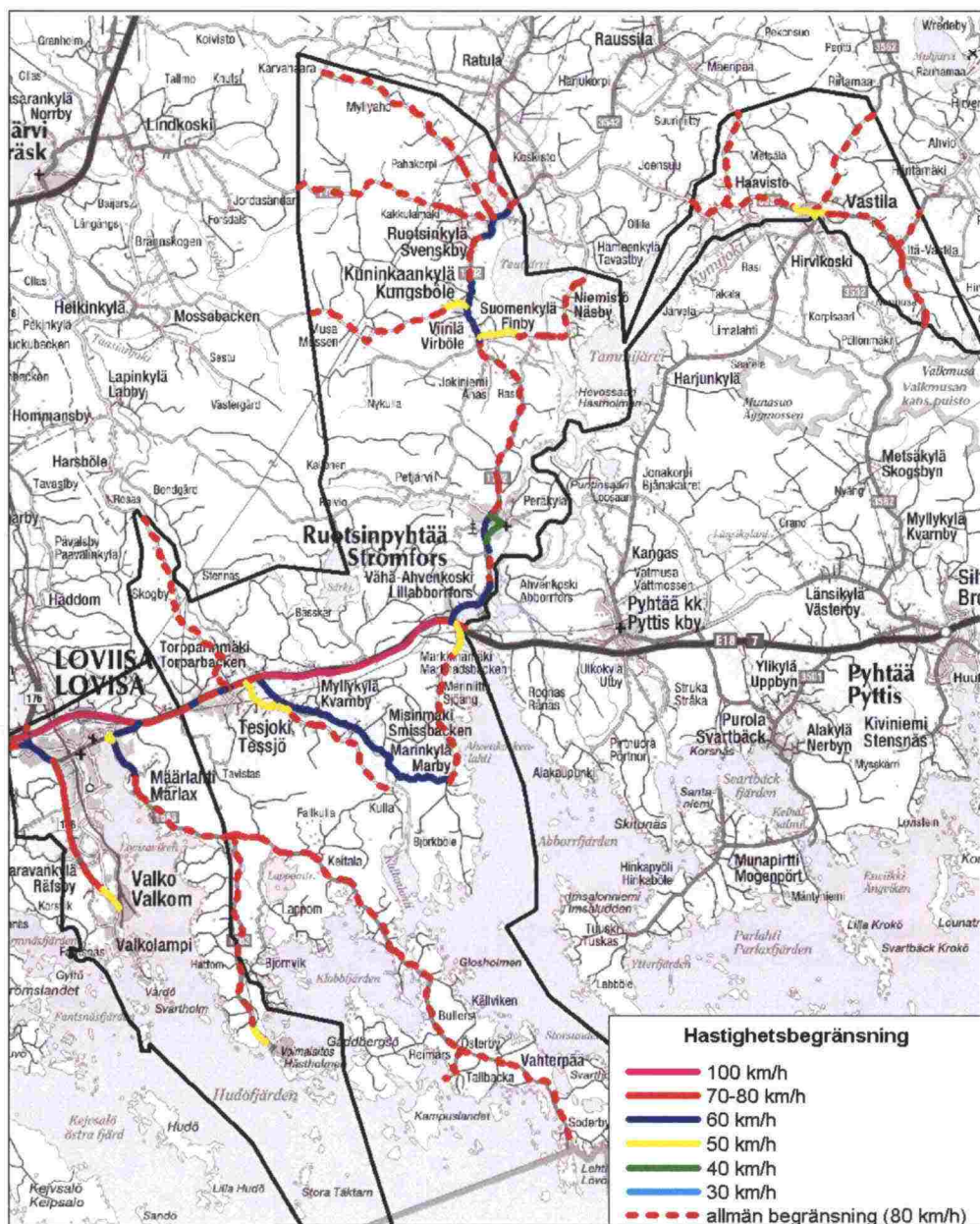


Bild 6. Hastighetsbegränsningarna i väg- och gatunätet.

Hastighetsbegränsningen i gatunätet i Lovisa är huvudsakligen 40 km/h. I bostadsområdena öster och väster om centrum och på matar- och tomtgatorna i Valkom är hastighetsbegränsningen vanligen 30 km/h och på huvudgatorna 50 km/h. I bostadsområdet mellan Valkomvägen och hamnjärnvägen är hastighetsbegränsningen dock 40 km/h på alla gator. Hastighetsbegränsningen på gatorna i Tessjö är 30 km/h och i Strömfors 40-50 km/h. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Lovisa och Valkom framgår av bilderna 7 och 8. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Tessjö och Kyrkoby i Strömfors framgår av bilderna 9 och 10.

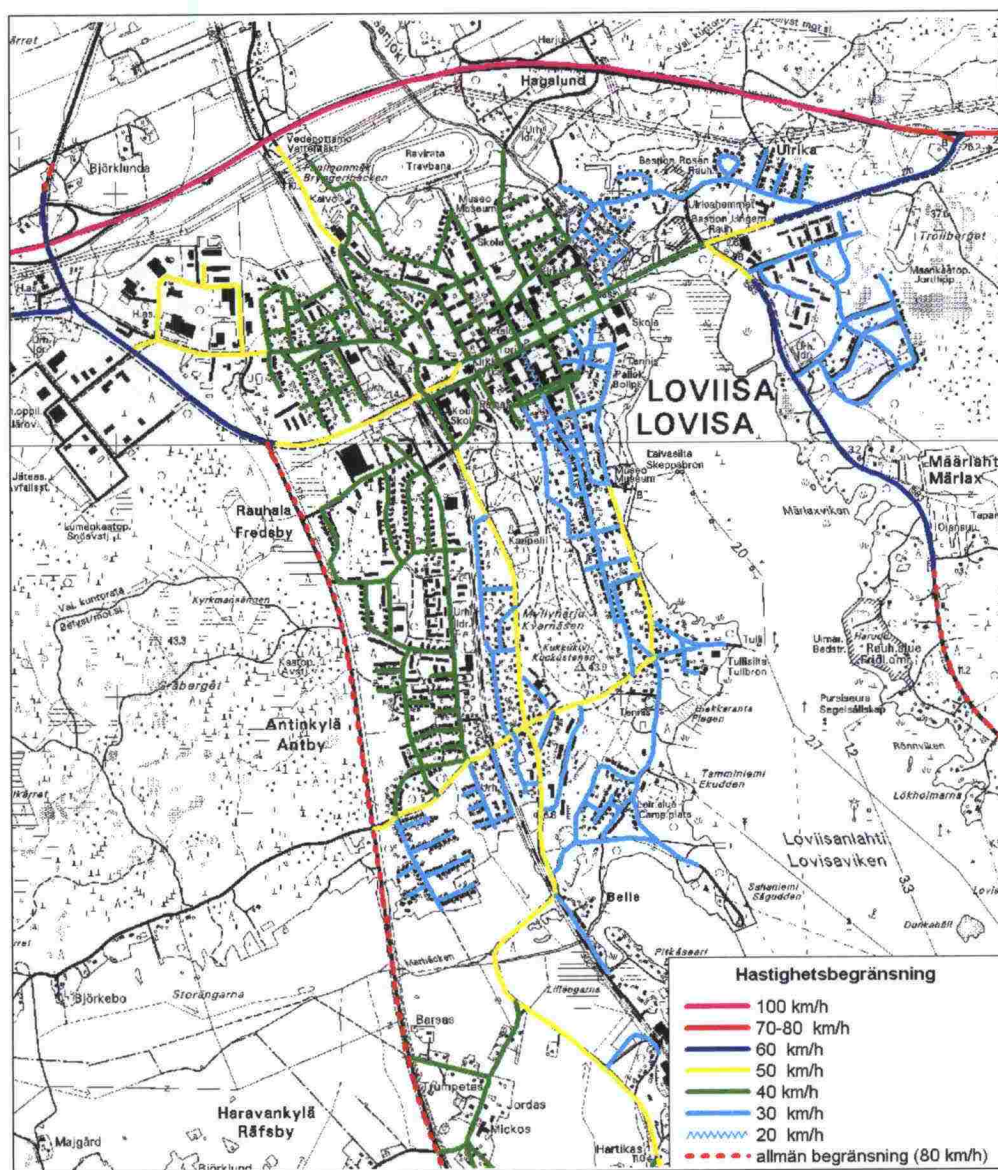


Bild 7. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Lovisa.

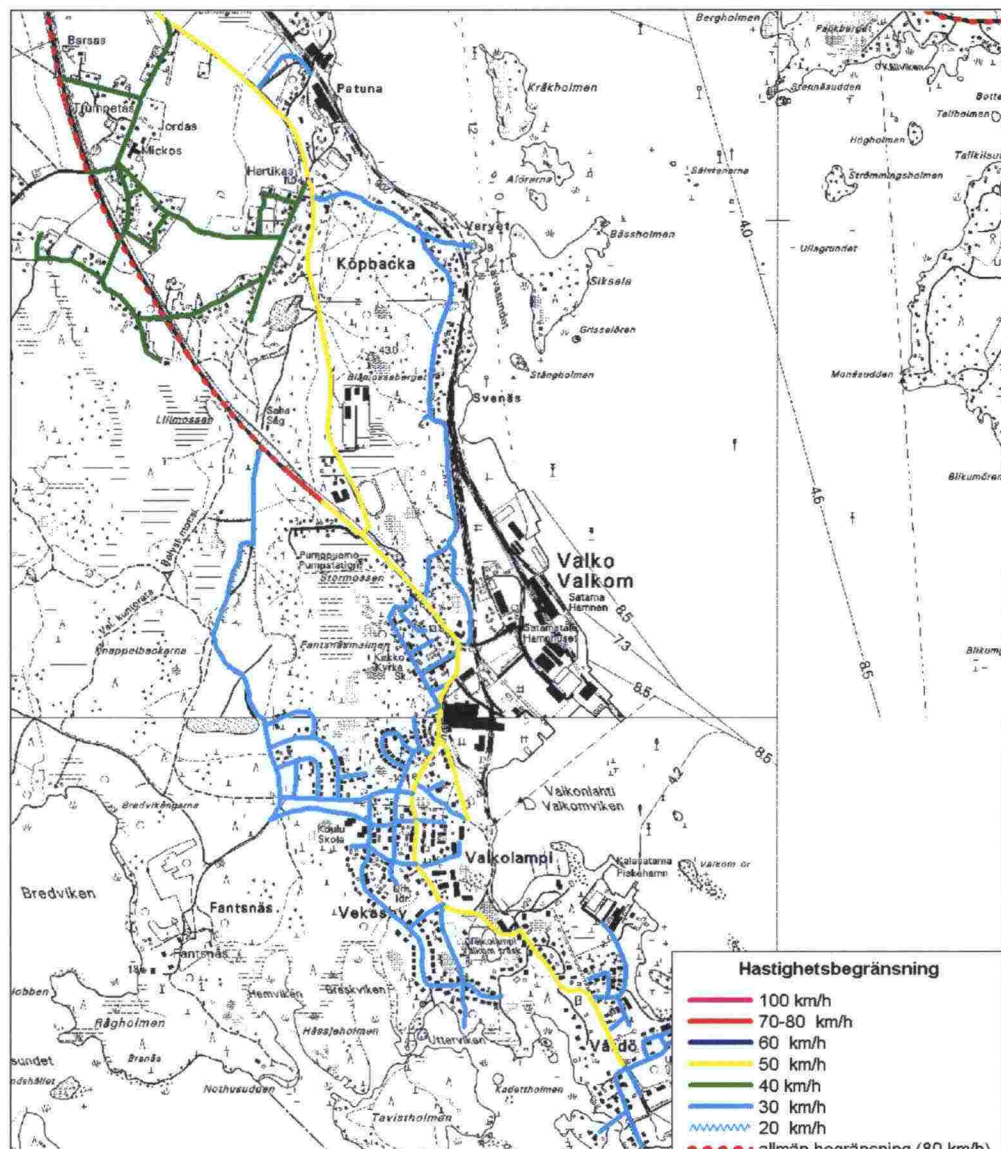


Bild 8. Hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Valkom.

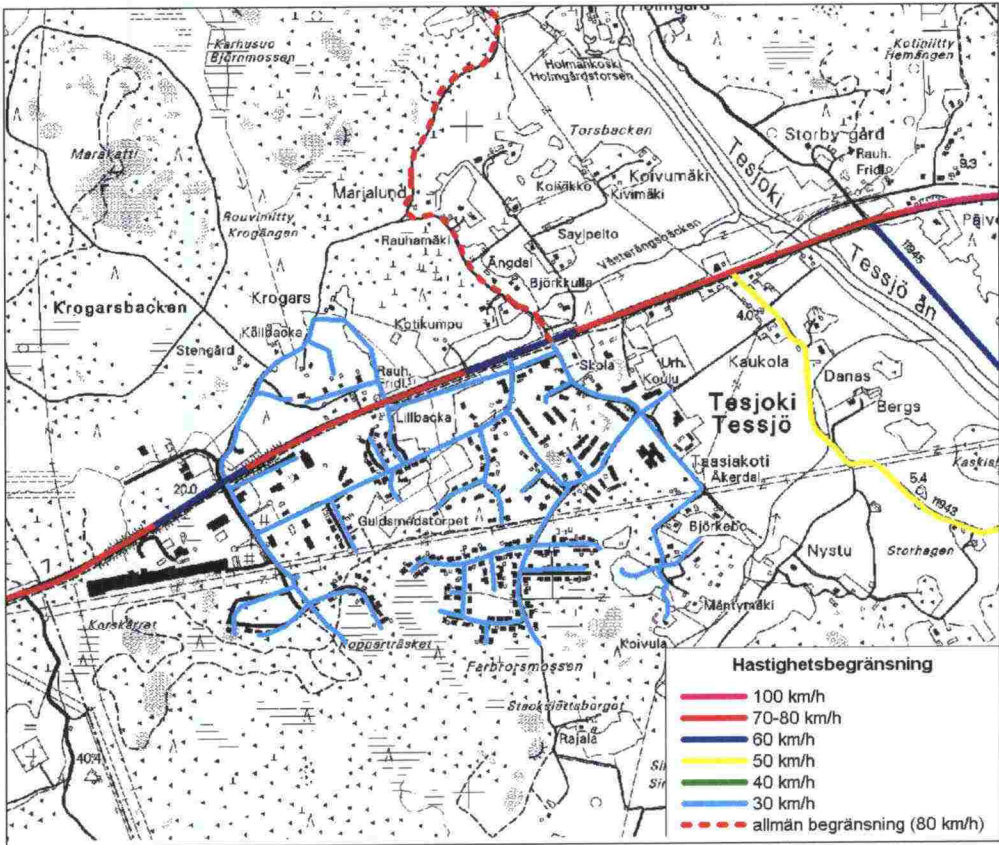


Bild 9. Hastighetsbegränsningarna i Tessa.

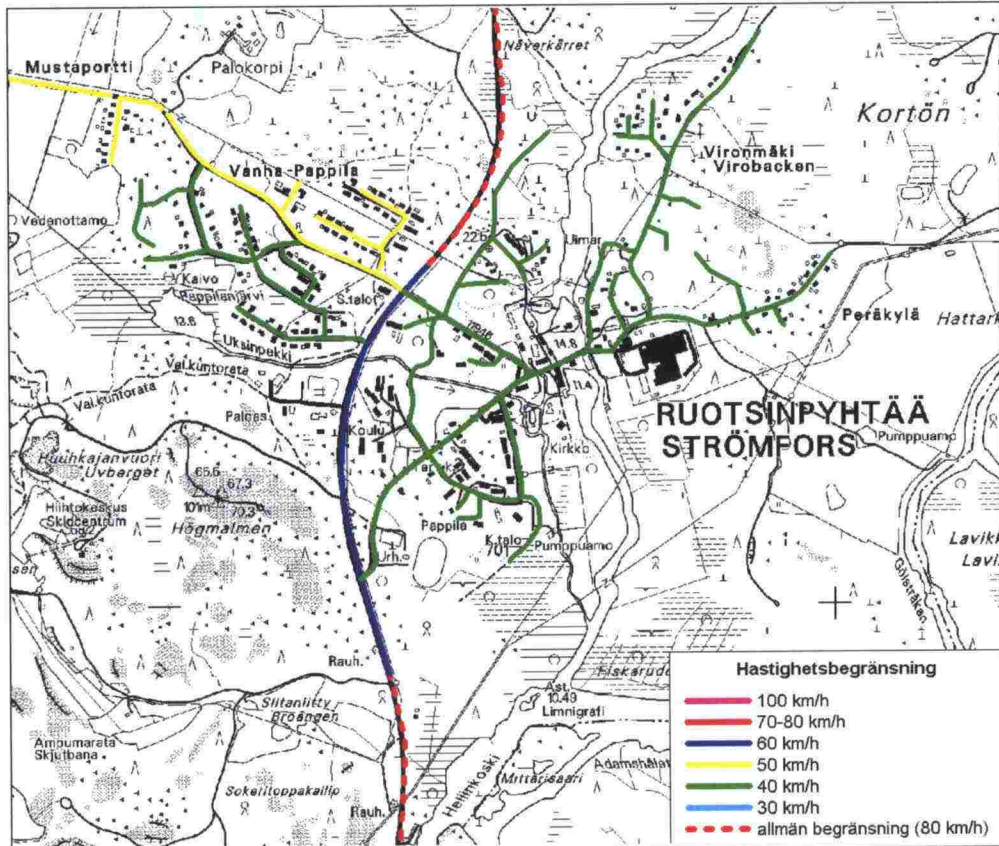


Bild 10. Hastighetsbegränsningarna i Kyrkoby.

Gång- och cykeltrafiknät

Enhetliga gång- och cykelvägar vid allmänna vägar finns det vid riksväg 7 från anslutningen riksväg 7/landsväg 170 till Tessjö samt vid landsväg 170 från Lovisa centrum österut till riksväg 7 och väster om centrum till stadsgränsen och därifrån vidare till anslutningen vid landsväg 1581, som leder till Pernå kyrkby.

I gatunätet i Lovisa, med undantag av stadskärnan, och i Valkom täcker det enhetliga GC-trafiknätet de viktigaste huvud- och matargatorna. Mellan Valkom och centrum finns det inget enhetligt GC-trafiknät.

GC-lederna vid de allmänna vägarna samt vägbelysningen framgår av bild 11. GC-trafiknätet inom gatunätet framgår av bild 12.

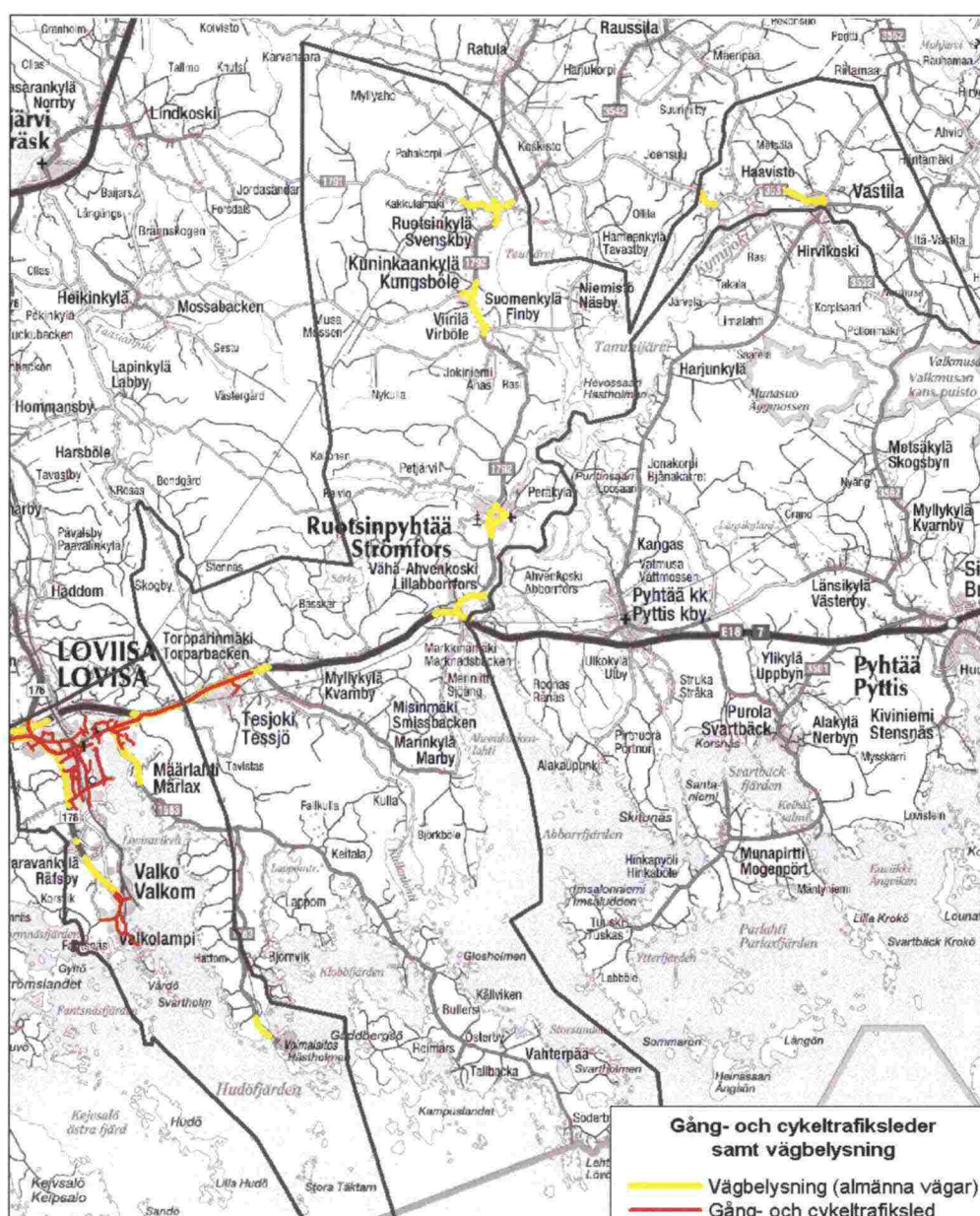


Bild 11. GC-lederna och vägbelysningen i anslutning till allmänna vägar.

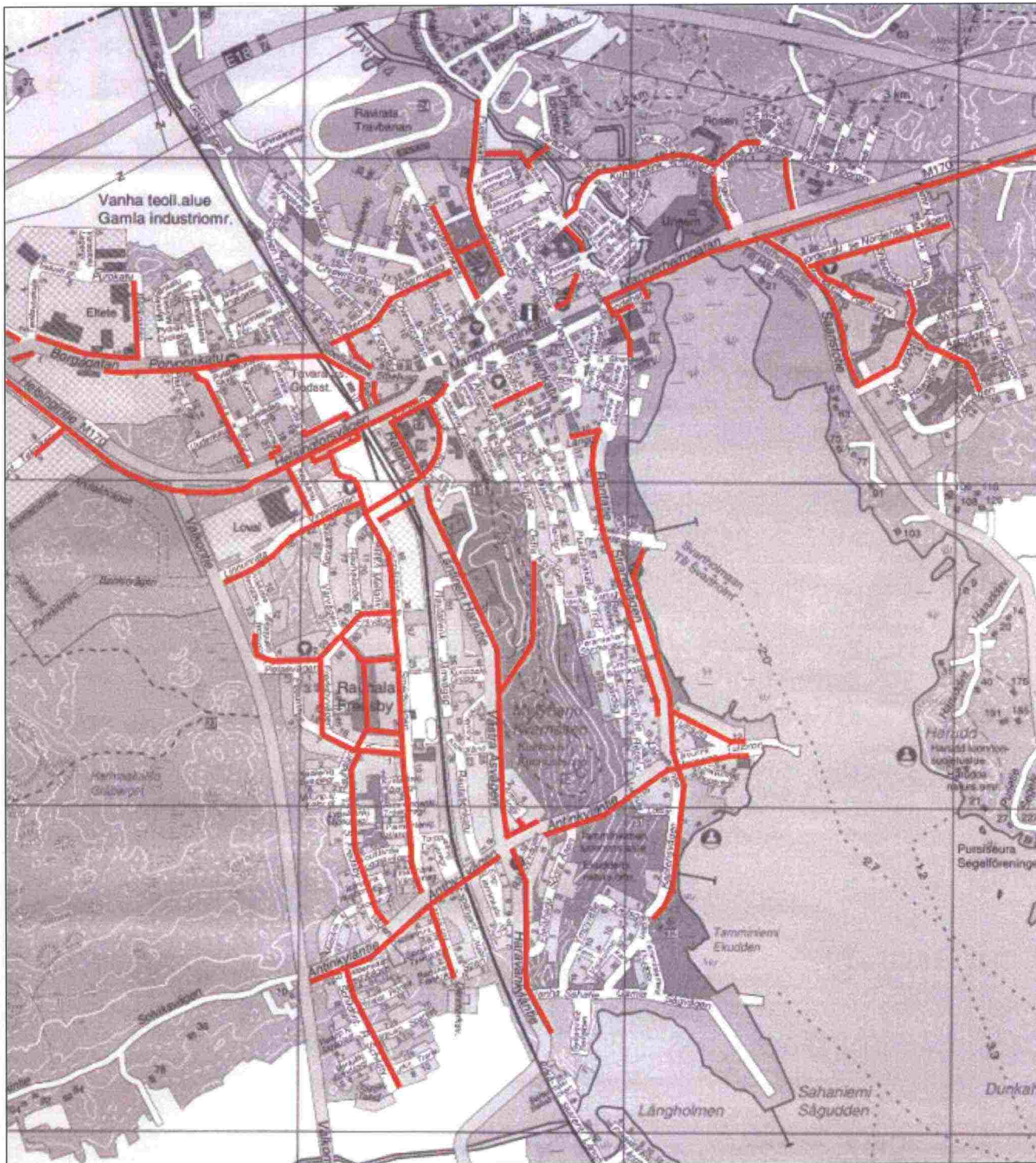


Bild 12. GC-trafikledsnätet i Lovisa centrum.

1.5 Trafikolyckor

Vid inventeringen av trafiksäkerhetssituationen i dag har följande källmaterial använts:

- Statistikcentralens och Trafikskyddets statistiker över vägtrafikolyckor åren 1998-2002.
- Vägförvaltningens register över olyckor åren 1998-2002
- Lovisa stads kartor över olyckor åren 1996-2000
- Lovisa härad, polisinrättningens uppgifter från åren 2000-2003.

Alla ovannämnda uppgifter baserar sig på polisens registersystem. Cirka hälften av personskadeolyckorna meddelas för statistik. Samtliga trafikolyckor med dödlig utgång statistikförs.

Under granskningsperioden 1998-2002 inträffade det i området sammanlagt 99 personskadeolyckor, varav fyra med dödlig utgång. Antalet personskadeolyckor har årligen varit 15-24. I fjorton av dem hade alkoholen andel i olyckan.

Sammanlagt 134 personer skadades och sju avled i olyckorna. Fyra av de sju dödsolyckorna inträffade år 2001 på riksväg 7 i Tessjö vid en kollision där en buss, en lastbil och tre personbilar var inblandade. I samma olycka skadades 12 personer. I Lovisa och Strömfors inträffade det 1,5 gånger flera personskadeolyckor och 1,6 gånger flera dödsolyckor per invånare än i medeltal i hela landet.

Trettioen personer (23 %) som skadades vid olyckor var GC-trafikanter. Åren 1998-2002 har det inte inträffat en enda dödsolycka inom denna trafikantgrupp.

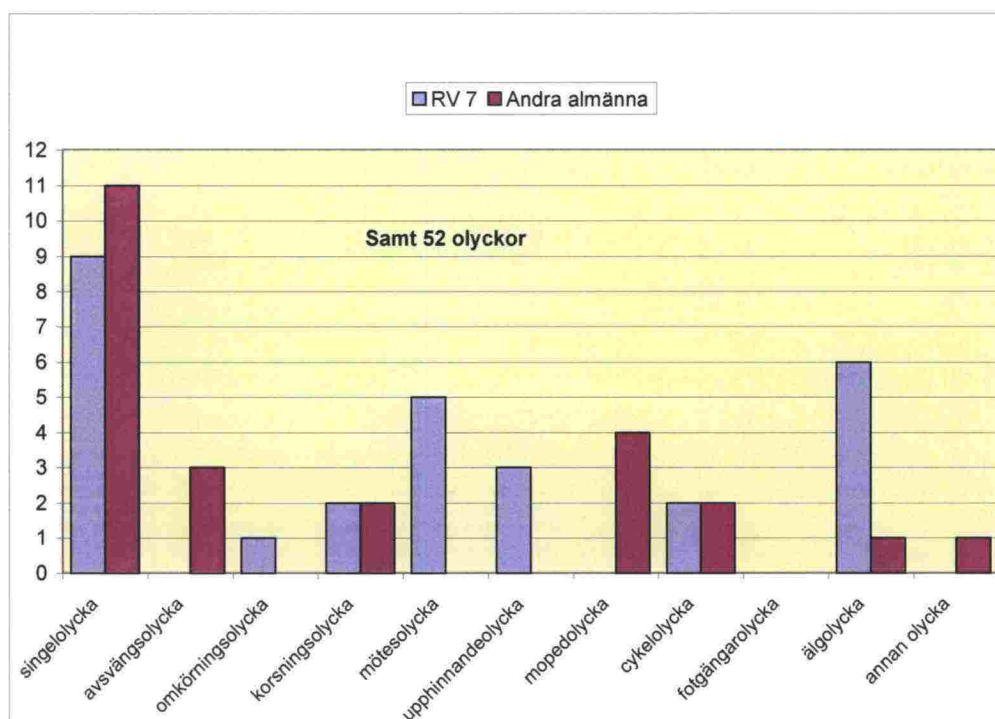


Bild 13. Trafikolyckorna på allmänna vägar åren 1998-2002 enligt olycksklass.

Allmänna vägar

Femtiotvå personskadeolyckor och tre dödsolyckor inträffade på de allmänna vägarna. Trafikolyckorna på de allmänna vägarna enligt olycksklass framgår av bild 12. Olycksplatserna framgår av bild 14.

Tjugoåtta av personskadeolyckorna (54 %) och två av dödsolyckorna på de allmänna vägarna inträffade på riksväg 7. Under granskningsperioden 1998-2002 var olycksgraden på riksväg 7 inom planeringsområdet 12,9 personskadeolyckor per 100 miljoner bilkilometer. Risken för personskadeolyckor är större än risken på livligt trafikerade vägar i medeltal (ca 10 pso/100 milj. km).

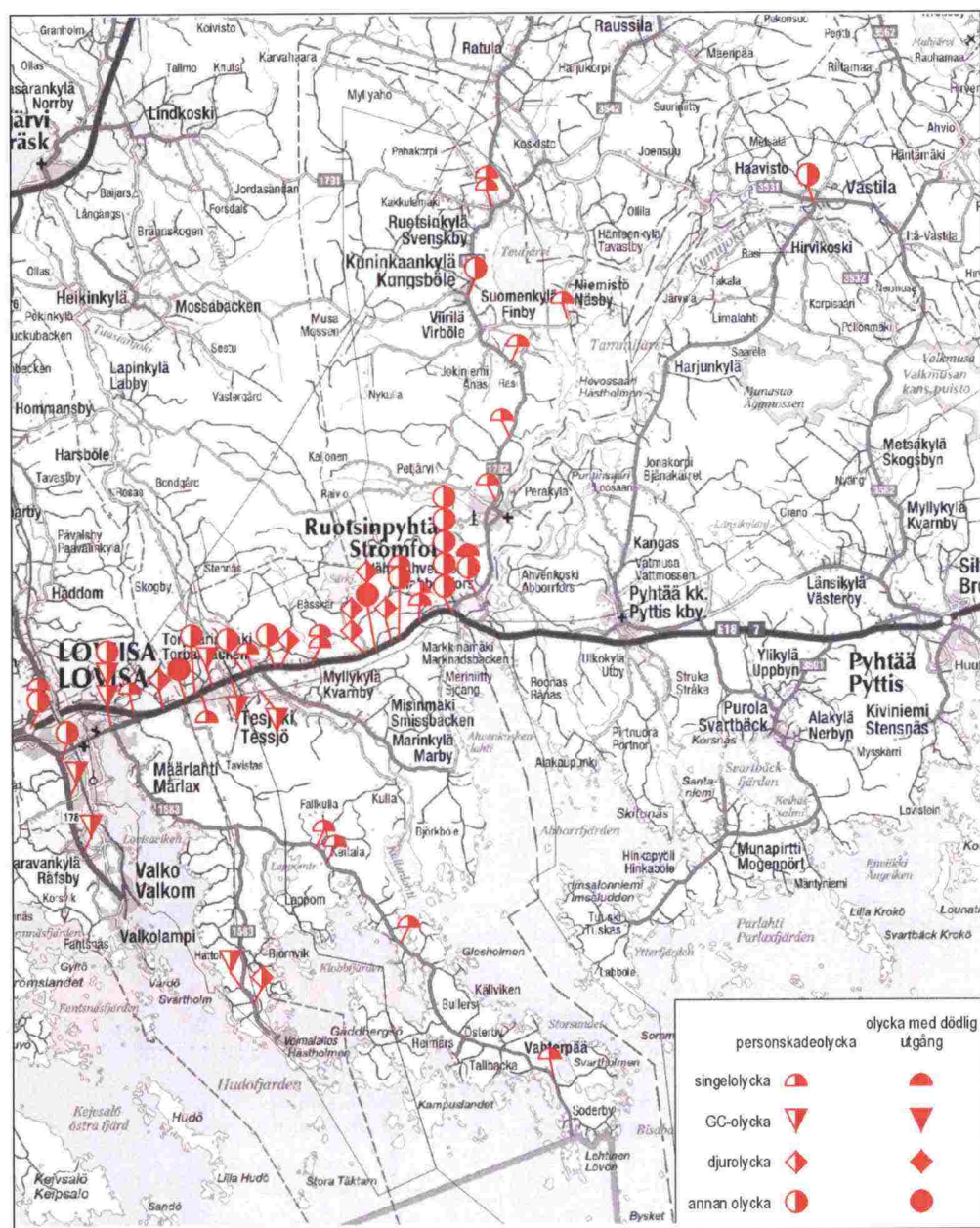


Bild 14. Personskadeolyckorna i det allmänna vägnätet åren 1998-2002.

Den uppenbart vanligaste olycksklassen på de allmänna vägarna är singelolyckorna, som utgjorde 20 st. (38 %) av samtliga personskadeolyckor. Singelolyckorna var vanliga speciellt på förbindelsevägarna. Av de 18 personskadeolyckorna som har inträffats på förbindelsevägarna var 11 (61 %) singelolyckor. Största delen av singelolyckorna inträffade i sommarförhållanden.

Älgolyckorna (7 olyckor, 13 %) var de näst vanligaste och mötesolyckorna (5 olyckor, 10 %) den tredje vanligaste olycksklassen. I de övriga olycksklasserna inträffade det mindre än en olycka per år.

På de allmänna vägarna i planeringsområdet finns det inga kraftigt olycksbelastade platser. Endast då det gäller älgolyckorna belastas vissa vägvsnitt tydligt av denna olyckstyp. Fem av älgolyckorna, som ledde till personskador, inträffade mellan Abborrfors och Tessjö. Fyra av dem inträffade på en kilometers sträcka mellan Metsolakanten och Misinkallio. Mellan Tessjö och Abborrfors inträffade det dessutom 21 andra statistikförda älgolyckor. Inom hela planeringsområdet inträffade det sammanlagt 57 statistikförda älgolyckor.

Olyckorna i gatunätet och på enskilda vägar

Olycksplatserna i gatunätet har granskats på basis av kartor som har utarbetats utgående från materialet från åren 1996-1999 och år 2000 samt enligt uppgifter från polisens register över olyckor som har inträffat efter början av år 2000.

Under granskningsperioden 1998-2002 inträffade det 47 personskadeolyckor i gatunätet och på enskilda vägar, varav 41 olyckor i Lovisa och 6 i Strömfors.

Olyckorna i gatunätet har främst inträffat på Mannerheimgatan och Brandensteinsgatan i Lovisa centrum. I stadskärnan inträffade det åren 1996-2000 16 personskadeolyckor, varav åtta var GC-olyckor. I en olycka dog en cyklist. Även egendomsolyckorna har anhopats Lovisa stadskärna. Personskadeolyckorna som har inträffat i Lovisa centrum framgår av kartbilderna 15 och 16. Även personskadeolyckorna som har inträffat efter år 2000 har anhopats i Lovisa centrum.

Enligt materialet från åren 2001-2003 har det endast i Fredsbyvägens plankorsning med järnvägen inträffat en personskadeolycka, då ett tåg kolliderade med en personbil. Dessutom har ett tåg och en snöskoter kolliderat på Svenäsvägen.

På kartorna från åren 1996-2000 har det införts tre plankorsningsolyckor, varav en var en personskadeolycka i GC-trafiken. Olyckan inträffade i plankorsningen vid Fredsbyvägen, Antbyvägen och Räfsbyvägen. På basis av kartorna kan man dock inte avgöra om tåget har varit delaktigt i olyckan.



Bild 15. Personskadeolyckorna i gatunätet i Lovisa åren 1996-1999.



Bild 16. Personskadeolyckorna i gatunätet i Lovisa år 2002.

1.6 Invånarmöten och –enkäter

De första invånarmötena hölls i Lovisa och Strömfors tisdags- och onsdagskväll 23.9. och 24.9.2003. På mötena berättade man om trafiksäkerhetsplanens mål, innehåll och tidtabell. Dessutom redogjorde man för de faktorer som inverkar på trafiksäkerheten i allmänhet och för trafiksäkerhetsarbetet som helhet, såväl i form av en riksomfattande som en kommunal process. På mötena diskuterade man och samlade in invånarnas åsikter i trafiksäkerhetsfrågor. Det fanns möjlighet att skriva ner sina åsikter på en enkätblankett som delades ut vid invånarkvällarna. Det var också möjligt att senare fylla i blanketten vid samtliga bibliotek i Lovisa och Strömfors. I Lovisa returnerades 19 blanketter och i Strömfors 38 blanketter. Enkätblanketterna framgår av bilaga 1 och 2.

De andra mötena för invånarna och beslutsfattarna, trafiksäkerhetskvällarna, hölls tisdag 10.2.2003 i Lovisa och onsdag 25.2.2004 i Strömfors. Under dessa kvällar presenterades åtgärdsförslagen till att förbättra trafiksäkerheten och förslagen samt trafikfarliga platser diskuterades.

Invånarenkäten i Strömfors

I Strömfors var 47,2 % av svarsgivarna kvinnor och 52,8 % män. Svarsgivarnas medelålder var 49,8 år.

80 % av svarsgivarna kände sig trygga eller rätt så trygga i trafiken i Strömfors. 68 % tyckte att deras barn kan känna sig trygga i trafiken. Av svarsgivarna eller av deras familjemedlemmar hade 6,1 % råkat ut för en trafikolycka och 31,8 % hade råkat ut för en närapå-situation.

I svaren på frågan Vilka anser Du att är de två mest betydande faktorerna som försämrar trafiksäkerheten i Strömfors?, var de mest framträdande faktorerna att man inte följer trafikreglerna och är likgiltig gentemot gång- och cykeltrafikn.

Dessutom nämndes:

- likgiltighet då det gäller hastighetsbegränsningarna inom byn (30 km/h området i Tessjö)
- fortkörningarna på riksväg 7 (2 svar)
- vägdistriktet har misskött utvecklingen av vägen och vägnätet. Svinaktig trafik mellan Tessjö – Abborrfors med hänsyn till vägens standard
- det finns många vägavsnitt som inte har vägbelysning och det finns inga GC-leder för fotgängare och joggare
- trafikfylleri.

Följande svar gavs på frågan om inträffade olyckor, om platsen där en olycka har inträffat:

- anslutningen till Tervasvägen
- Kvarnby
- avsnittet Tessjö – Abborrfors (2 svar)
- avsvängningen från riksväg 7 på Myllylä-rakan till Björnvägen och tvärtom, hela tiden farliga situationer (2 svar)
- överallt på riksväg 7 då man åker bil eller cyklar
- i närheten av Impinkievaris anslutning körde en trafikfyllerist på en cyklande kvinna
- älgkrock på riksväg 7, ca 2 km från Abborrfors mot Helsingfors

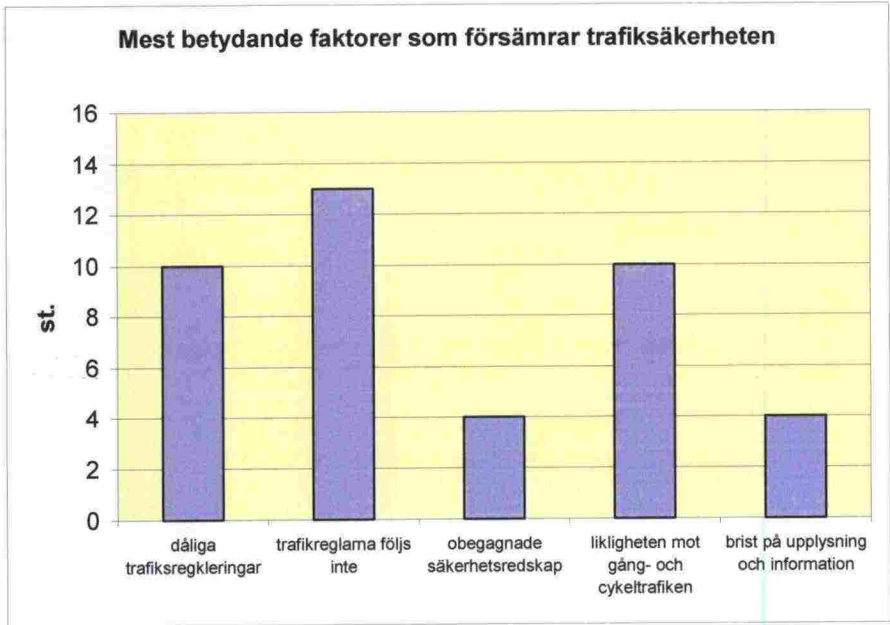
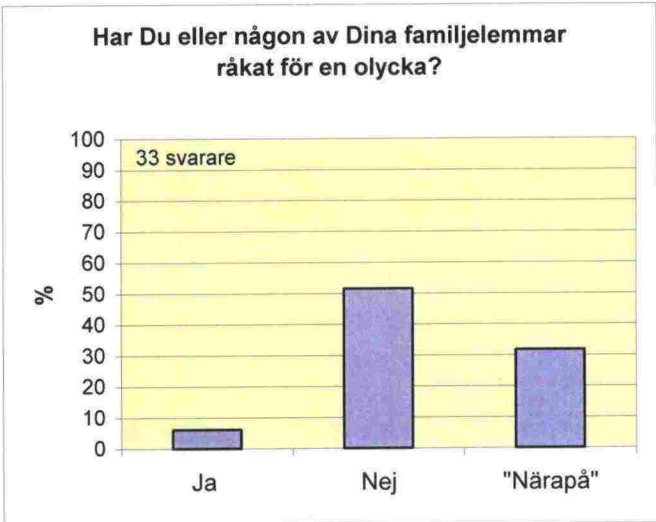
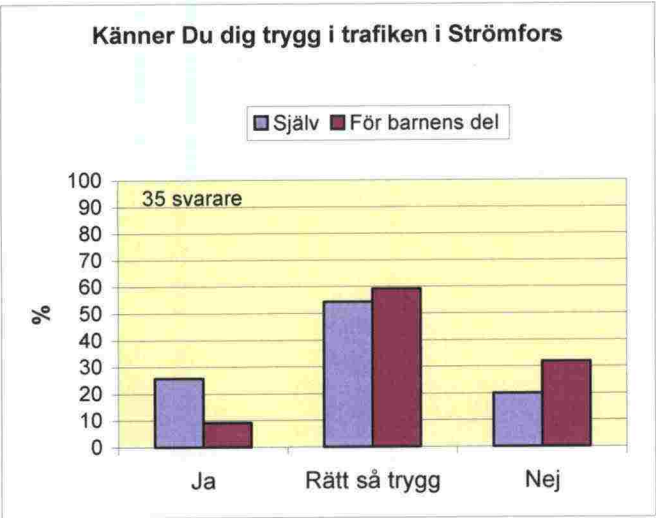


Bild 17. Resultaten från invånarenkäten i Strömfors.

- Bruksvägens och Parkgrändens korsning (2 svar)
- vägavsnittet Abborrfors – Kyrkobyn.

En del av svarsgivarna ritade in sina svar endast på kartan.

Förutom exakta tidpunkter för olyckorna och uppgifter väglaget nämndes det i många svar att trafiken är farlig oberoende av väglag.

Svaren på frågan i enkäten varför ett visst ställe är farligt, samt svarsgivarens förslag till förbättringar och fria åsikter framgår av bilaga 3.

Invånarenkäten i Lovisa

I Lovisa svarade inte lika många på invånarenkäten som i Strömfors. De som bor i Valkom verkar ha varit aktivare än de som bor i Lovisa centrum. Drygt hälften (63,8 %) av svarsgivarna var kvinnor. Svarsgivarnas medelålder var 37 år.

Inemot 90 % av svarsgivarna kände sig trygga eller rätt så trygga i trafiken i Lovisa. För barnens del var svaren en aning negativare.

Det mest framträdande faktorerna som försämrar trafiksäkerheten i Lovisa ansågs främst vara att man inte följer trafikreglerna och är likgiltig gentemot gång- och cykeltrafiken.

Två svarsgivare hade råkat ut för en trafikolycka och sex hade varit i en närapå-situation. Olyckorna hade inträffat i Valkomvägens och Solviksvägens korsning och i Valkomvägens och Köpbackavägens korsning. Närapå-situationerna hade varit i Liljedalgatans – Borgågatans korsning, i Mannerheimgatans och Skärgårdsvägens korsning samt i apotekshörnet på Drottninggatan.

Svaren på frågan i enkäten varför ett visst ställe är farligt, samt svarsgivarens förslag till förbättringar och fria åsikter framgår av bilaga 4.

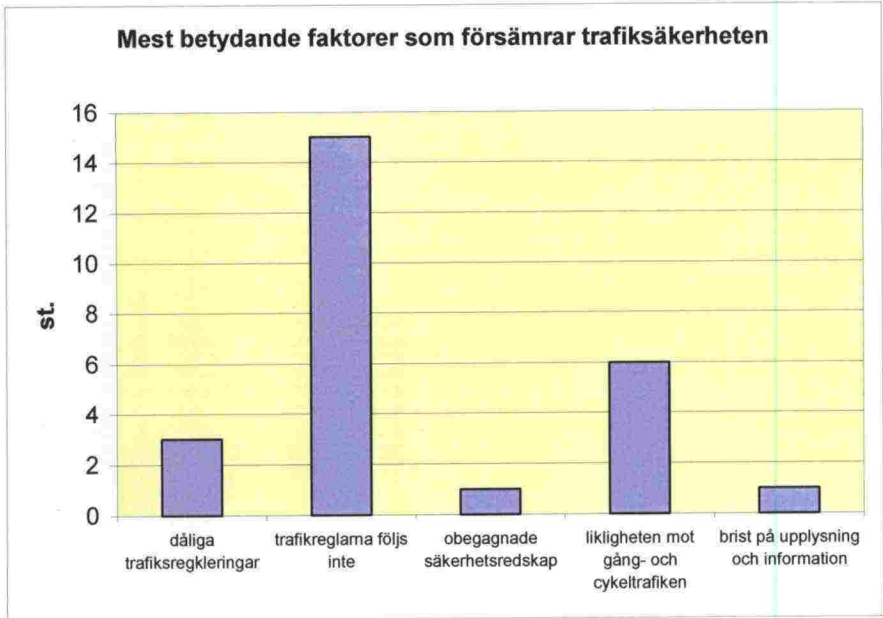
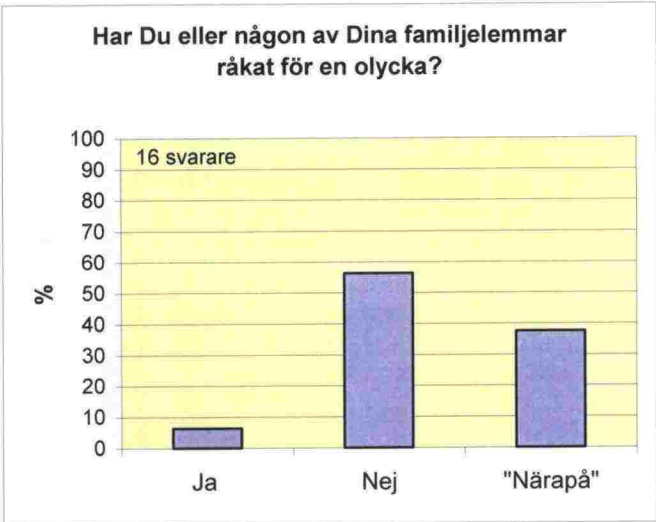
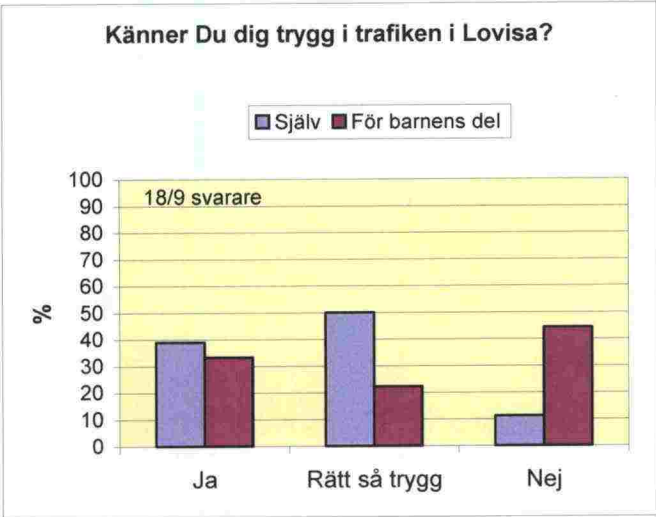


Bild 18. Resultaten från invånarenkäten i Lovisa.

1.7 Förvaltningsenheternas trafiksäkerhetsarbete i dag

Man har ofta den uppfattningen att trafiksäkerhetsarbetet endast är tekniska sektorns och delvis utbildningssektorns uppgift. Många andra förvaltningsenheter behandlar dock trafiksäkerhetsfrågor i sin verksamhet och utför trafiksäkerhetsarbete som en naturlig del av sitt övriga arbete.

Strömfors

Tekniska sektorn i Strömfors får mycket respons i trafiksäkerhetsärenden från övriga förvaltningsenheter, speciellt av utbildningssektorn, och åtgärdsförslag och önskemål framförs till tekniska sektorn. Tekniska sektorn främjar trafiksäkerheten med konkreta åtgärder, med den kapacitet som finns till förfogande.

Utbildningssektorns nuvarande praxis i trafiksäkerhetsarbetet omfattar:

- trafikfostran i anslutning till olika läroämnen
- Trafikskyddets information delas ut när skolorna börjar, speciellt till nykomlingarna
- när skolorna börjar uppmanas eleverna att använda reflexer och cykelhjälm
- laglighetsfostran som också omfattar den trafikfostran som polisen i Lovisa ger
- att delta i en skolenkät om trafiksäkerheten (år 2003), som vägdistriktet låter utföra
- att anordna skolskjutsar, i Strömfors sköter etablerade, säkra och pålitliga chaufförer skolskjutsarna. Det krävs ett större antal skolskjutsar eftersom skolvägarna korsar riksväg 7.

Landsbygdsnämnden. Den stora mängden enskilda vägar samt jordbrukarnas arrendejordar som ligger spridda utgör trafiksäkerhetsrisker. Bättre och trafikmässigt tryggare lösningar kunde erhållas genom ägoregleringar. Med informationskampanjer om hösten och våren kunde de övriga vägtrafikanterna uppmärksammas om och varnas för jordbruksmaskinerna som rör sig på vägen.

Lovisa polisens resurser att övervaka trafiken i Strömfors är begränsade. Det finns högst två patrullbilar i trafiken per arbetsskift och fyra kommuner och en stad skall skötas. Polisen övervakar då och då hastigheten och alkoholtester chaufförerna.

Förvaltningsenheternas representanter anser att resurserna inte räcker till med den nuvarande personalen för att grunda en separat arbetsgrupp för trafiksäkerhet. Däremot ansågs det vara en bra idé att anordna ett seminariebetonat tillfälle där man behandlar och väcker intresse för trafiksäkerheten och till vilket det skulle inbjudas experter för att hålla inledningsanföranden. Strömforsborna anser att seminariet kunde anordnas tillsammans med Lovisas förvaltningsenheter.

Lovisa

I Lovisa hörde trafiksäkerhetsarbetet tidigare till trafiknämndens uppgifter och nämnden behandlade ärenden, planerade åtgärder och delegerade genomförandet till olika förvaltningsenheter. Trafiknämnden arrangerade också trafikkvällar. Tekniska sektorn var då vanligen huvudansvarig för genomförandet. När trafiknämnden upphörde hade förvaltningsenheterna inte längre något gemensamt trafiksäkerhetsarbete.

Tekniska sektorn får fortsättningsvis ta emot initiativ i ärendet och strävar till att förverkliga tekniska trafiksäkerhetsåtgärder inom ramen för de ekonomiska resurserna. På grund av brist på resurser utförs i dag ingen form av trafikupplysningsarbete.

Utbildningssektorns trafiksäkerhetsarbete ingår i många läroämnen enligt läroplanerna. Det finns sju olika teman om trafik. Eleverna uppmanas att använda cykelhjälm och man påminner dem om att använda reflexer. Utbildningssektorn har gett ett eget utlåtande om trafiksäkerhetsplanen för Lovisa centrum.

Grundtrygghetscentralen idkar för närvarande inget separat trafiksäkerhetsarbete.

Kultur- och fritidssektorn har utfört trafiksäkerhetsarbete, bl.a. verksamhet som stöder motorcyklister. För närvarande finns det dock inget motsvarande. Man strävar till att styra skateboardsåkning till sådana platser där det inte uppstår fara eller stör de övriga stadsborna.

Enligt representanterna för Lovisas förvaltningsenheter är det en bra idé att grunda en arbetsgrupp för trafiksäkerhet, men gruppens ledare bör inte höra till förvaltningsenheterna. Ledaren kunde exempelvis vara en lärare eller en representant för trafikidkarna eller taxibilisterna, som är intresserad av ämnet. Arbetsgruppens medlemmar kunde exempelvis vara aktiva medlemmar från skolornas föräldraföreningar. Verksamheten i en dylik trafiksäkerhetsgrupp kan bli aktiv och ta fram nya idéer.

Man önskade att trafiktävlingar igen skulle anordnas för skoleleverna. Dessa var bra och inspirerande medel inom trafikupplysningen.

I Lovisa ansågs också att ett seminarium som främjar trafiksäkerhetsarbetet är en bra idé.

1.8 Befintliga planer

En **plan** har utarbetats **för att förbättra trafiksäkerheten i Lovisa centrum**. Planen blev färdig i januari 2002. Det centralaste målet i planen är att förbättra trafiksäkerheten i centrum och speciellt att förbättra trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken. Med de föreslagna åtgärderna strävar man också till att göra service- och bostadsområdena i centrum trivsammare och bättre fungerande samt därigenom förbättra verksamhetsförutsättningarna för affärslivet. De föreslagna, alternativa åtgärderna stöder också de historiska lösningarna i detaljplanen för Lovisa centrum och förbättrar stadsbilden. I planen föreslogs två alternativa lösningar, varav den ena baserar sig på en lösning med ett gatupar (Mannerheimgatan och Brandensteinsgatan enkelriktade) och det andra alternativet vara ett bevara det nuvarande systemet med dubbelriktad trafik.

Trafiksäkerhetsplanen har inte behandlats slutligt i Lovisa och inväntar nu en finansieringslösning. Bägge alternativen förbättrar betydligt trafiksäkerheten i centrum, framförallt för fotgängare och cyklister.

En skyddsväg har planerats på Tavastasvägen i Tessjö i Strömfors vid biblioteket. Planen förverkligas sannolikt i början av år 2004.

Projekt

I Vägförvaltningens Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan för åren 2004-2007 finns det på listan tre projekt som skall genomföras i Lovisa och Strömfors.

- Rondellen på landsväg 176 (Lapträskvägen) och landsväg 170 (0,27 ME)
- Förbättring av vägbelysningen i korsningen på riksväg 7 i Abborrfors (0,08 ME)
- Grundförbättring av Jomalsunds bro U-670 på bygdeväg 11927 (0,20 ME)

I utvecklingsstrategin för väg E18 (2003) ligger målet att börja bygga avsnittet Forsby – Lovisa – Kotka till motorväg vid år 2010. I ministerarbetsgruppens betänkande *Linjedragningar för trafikledspolitiken åren 2004-2013*, som gavs i februari 2004, ingår projektet i projektkorgen för åren 2008-2013.

I Östra Nylands trafikstrategi (2001) ingick följande projekt som förbättrar trafiksäkerheten och som bör genomföras enligt den första angelägenhetsklassen (2002-2006):

- GC-trafikförbindelsen Lovisa – Valkom, etapp I (Estlandsvägen – Gamla Valkomvägen)
- GC-trafikförbindelse Abborrfors – Kyrkby.

I uppföljningsrapporterna för trafikstrategin åren 2002 och 2003 konstateras det dock att dessa projekt inte ingår i Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan som sträcker sig till år 2007.

I utvecklingskorgen med stads- och tätortstrafikmiljöer i den första angelägenhetsklassen år 2001 var:

- GC-trafikprojekten i Lovisa centrum
- Den västra trafikrondellen i Lovisa (samma som ovan)
- Förbättring av trafiksäkerheten i järnvägsplankorsningarna.

I uppföljningsrapporten 2002 konstateras det att GC-trafikledsprojekten i Lovisa centrum inleds före år 2006, den västra trafikrondellen (landsväg 176/ landsväg 170) finns med i vägdistriktets VEP bland projekten som kan genomföras åren 2005-2008 och åtgärderna för att förbättra säkerheten i järnvägsplankorsningarna prioriteras enligt en riksomfattande kartläggning. **I uppföljningsrapporten 2003** konstateras det att p.g.a. finansieringssvårigheter är det osäkert om GC-projekten i Lovisa centrum kan inledas före år 2006.

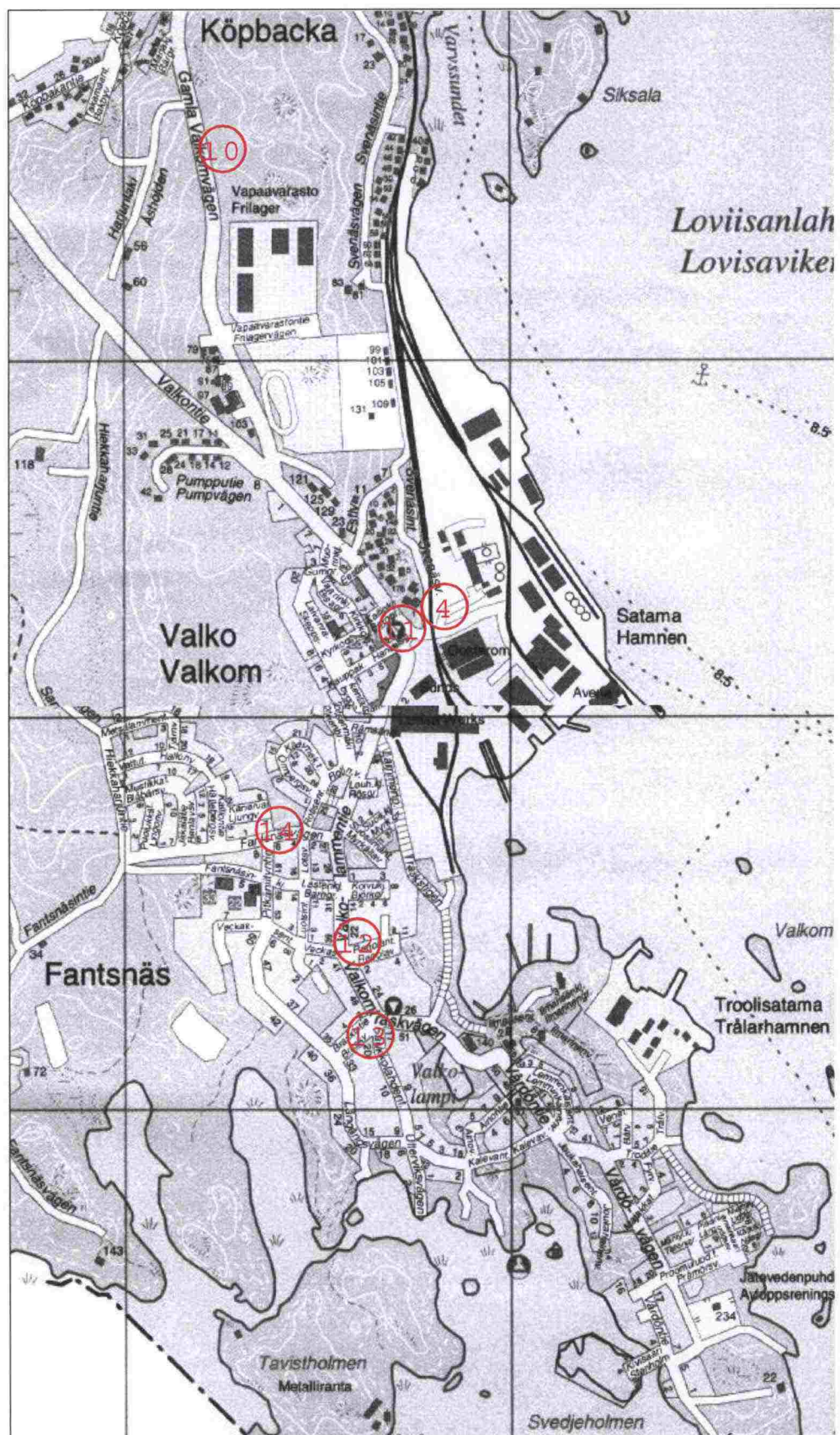


Bild 20. Farliga platser i trafiken i Valko.

Stadskärnan

Lovisa stadskärna är problematisk, framförallt trafiksäkerheten i gång- och cykeltrafiken. Körbanorna är breda och skyddsvägarna har inte byggts med mittrefug som skyddar GC-trafiken på skyddsvägen. Trots att hastighetsbegränsningen i centrumområdet är 40 km/h kan hastigheterna ändå vara högre. Med undantag av Brandensteinsgatans östra ända, där skyddsvägen har upphöjts med kantsten, finns det inga konstruktioner varken på infartsvägarna till centrum eller i centrum som skulle dämpa körhastigheterna.

I centrum finns det inget enhetligt GC-vägsnät för cykeltrafiken, trots att nästan varje gata har en trottoar. De egentliga rutterna för GC-trafiken finns spridda runt i centrumområdet.

En separat plan för att förbättra trafiksäkerheten i centrumområdet har utarbetats. Planen blev färdig år 2002.

Järnvägsplankorsningar

* Antbyvägens plankorsning 1 (täckning på kartan)

Antbyvägen hör till huvudgatunätet i Lovisa. Antbyvägens plankorsning med järnvägen är obebakad; varken signalstyrning eller bommar. Antbyvägens profillinje går på den västra sidan neråt mot järnvägen och kan lätt leda till för hög hastighet före korsningen. Korsningen är försedd med Stop-märken både för fordonstrafik och GC-trafik. Korsningen är ändå farlig för bägge trafikformerna, eftersom enbart märkena inte garanterar säkerhet. De flesta olyckorna inträffar på bekanta, obebakade plankorsningar med livlig trafik.

* Kyrkogatan – Fredsbyvägens plankorsning 2



Bild 21. Järnvägsplankorsningen på Antbyvägen.

Plankorsningen är liksom Antbyvägens plankorsning obevakad och där finns två spårpar. Öster om plankorsningen ligger dessutom Bangatans anslutning mycket nära järnvägsspåren och kräver trafikantens uppmärksamhet. En kollektivtrafikrutt kör också genom plankorsningen. Stop-märkena garanterar inte säkerheten.

* *Räfsbyvägens plankorsning* 3



Bild 22. Järnvägsplankorsningen på Kyrkogatan – Fredsbyvägen västerifrån.

Plankorsningen är signalstyrd, men har inte bommar. Då det inte finns bommar kan det föranleda fara då lockelsen är stor att köra genom korsningen trots att det visar rött. Plankorsningen ligger nästan genast efter en 90 graders krök, vilket försämrar sikten i järnvägens ena riktning.

* *Plankorsningen i Valkom hamn* 4

Plankorsningen är signalstyrd, men har inte bommar. Vägen är relativt bred vid korsningen och odifferentierad med tanke på GC-trafiken. Möjligheten att köra genom plankorsningen trots att det visar rött utgör en fara.

* *Borgågatans – Sibeliusgatans plankorsning* 5



Bild 23. Järnvägsplankorsningen vid Valkom hamn, sedd från hamnen.

Plankorsningen är bevakad och har signalstyrning och bommar för såväl bilar som fotgängare och cyklister. Det är dock möjligt att ta sig förbi bommarna och att köra eller gå mot rött ljus. Kollektivtrafik kör också på Borgågatan.

* *Patunavägens plankorsning* **6**



Bild 24. Järnvägsplankorsningen på Borgågatan, sedd från bägge riktningarna.

Plankorsningen ligger inom ett anslutningsområde, där förarens uppmärksamhet också är riktad på den övriga trafiken och det kan uppstå en farlig situation om ett anländande tåg inte uppmärksammas i tid. Korsningen är obevakad.

* *Varvsvägens plankorsning*

Varvsvägen går över järnvägen neråt till stranden vid Varvsundet. Gatans profil sluttar neråt mot järnvägen och den obevakade plankorsningen föranleder farliga situationer.

Antbyvägens – Västra Åsvägens – Räfsbyvägens korsning 7

En korsning med två huvudgator. Frisiktsförhållandena är dåliga uttryckligen på Antbyvägen samt då man närmar sig korsningen från öster och från väster. Riktningen Västra Åsvägen – Räfsbyvägen har förkörsrätt och Antbyvägen har väjningsplikt.

Korsningen är farlig framförallt för fordonen som närmar sig korsningen längs Antbyvägen, från öster och väster. Det kan uppstå farliga situationer då bilarna ansluter till Västra Åsvägen förbi märken för väjningsplikt utan att p.g.a. den begränsade frisikten ordentligt iakttar trafiken på Västra Åsvägen.



Bild 25. Antbyvägens – Västra Åsvägens – Räfsbyvägens anslutning från vardera ankomstriktningen.

Borgågatan 8

Borgågatan är stadens förra infartsväg och den har en mycket bred tvärsektion. I gatans östra ända finns det bosättning på bägge sidorna om gatan och hastighetsbegränsningen på avsnittet är 40 km/h. Gatumiljön stöder dock inte på något sätt hastighetsbegränsningen och körhastigheterna blir säkert lätt alltför höga. Det är därför farligt för GC-trafiken att korsa gatan.

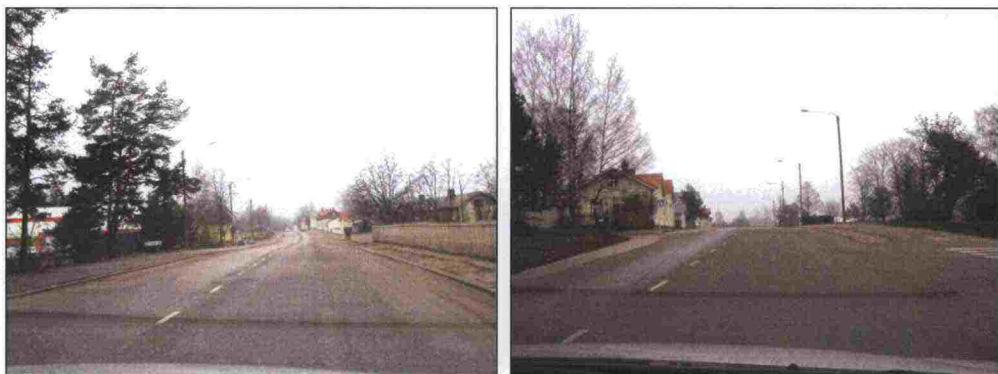


Bild 26. Borgågatan, där hastighetsbegränsningen är 40 km/h.

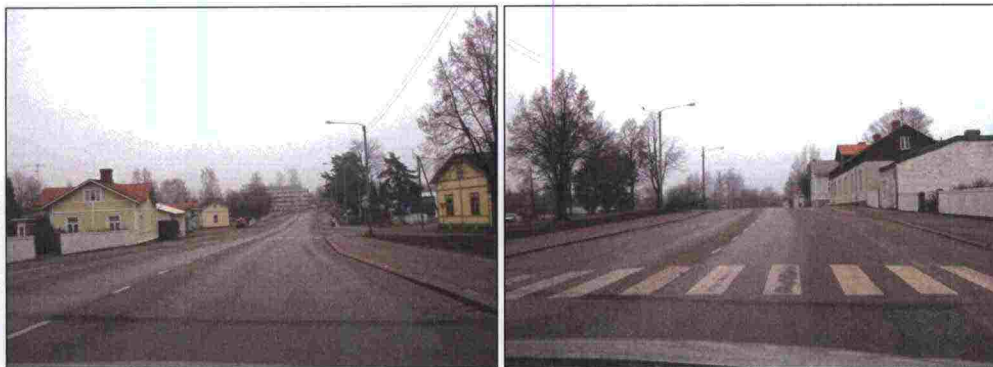


Bild 27. Borgågatans längdprofil.

Strandvägens – Antbyvägens – Kaptensvägens – Skepparegatans korsning 9

Korsningsområdet är rätt så vidsträckt och tidigare har fem gator anslutit till korsningen. En riktning (Kaptensvägens norra förgrening) har nu stängts, men korsningen med fyra gator är fortfarande rörig. Huvudriktningen Strandvägen - Antbyvägen har förkörsrätt.

Speciellt vid anslutning från sidoriiktningarna uppstår det farliga situationer. Avsvängning från huvudriktningen är en exceptionell reglering, som kräver speciell uppmärksamhet av föraren. GC-trafiken måste iaktta trafik som kommer från fyra olika riktningar. Det kan uppstå farliga situationer om en riktning inte tillägnas tillräcklig uppmärksamhet.



Bild 28. Strandvägens – Antbyvägens Skepparegatans anslutning sedd från centrum.

GC-förbindelsen Valkom – Lovisa 10

Det finns ingen separat GC-trafikled mellan Valkom och Lovisa centrum. GC-trafiken måste använda vägrenen, vilket förorsakar farliga situationer och känns otrevligt.

Valkomvägens (landsväg 178) – Valkomträskvägens korsning 11

Korsningsområdet är vidsträckt och Valkomträskvägen är så smidig att körhastigheterna lätt bli för höga i korsningen. De höga hastigheterna kan förorsaka farliga situationer då fotgängare och cyklister korsar gatorna i anslutningsområdet. Den tunga trafiken till Valkom hamn kör också genom korsningen.

Valkomträskvägen och dess vägkorsningar 12

Gatan har en rätt så bred tvärsektion och trafik- och gatumiljön stöder inte hastighetsbegränsningen 40 km/h. Många gatukorsningar är vidsträckta eller har begränsad frisikt. De höga körhastigheterna på Valkomträskvägen föranleder dessutom i anslutningarna farliga situationer för bilar och för GC-trafiken som korsar Valkomträskvägen.

Valkomträskvägens – Braskvägens – Utterviksvägens korsning 13

Korsningsområdet är en vidsträckt och en aning otydlig trevägskorsning, till vilken dessutom en gårdsanslutning har fogats. Utterviksvägen sluttar rätt så brant mot Valkomträskvägen och frisikten är dålig, framförallt då man kör från Utterviksvägen in på Valkomträskvägen. Det uppstår farliga situationer för fordonen som ansluter från Braskvägen och Utterviksvägen till Valkomträskvägen. Korsningens vidd och dess otydlighet förutsätter också speciell uppmärksamhet av fotgängare och cyklister.



Bild 29. Valkomträskvägens – Braskvägens – Utterviksvägens anslutning från öster.

De smala gatorna i Valkoms äldsta del 14

Smala gator och dåliga frisiktsförhållanden speciellt i korsningarna förutsätter att förarna håller en låg hastighet. Ifall körhastigheterna ökar på dessa gator uppstår det farliga situationer för fordonen, fotgängarna och cyklisterna.

2.2 Farliga trafikställen i Strömfors

Farliga trafikställen i Strömfors har numrerats och ritats in på adresskartorna, bilderna 30 och 31.

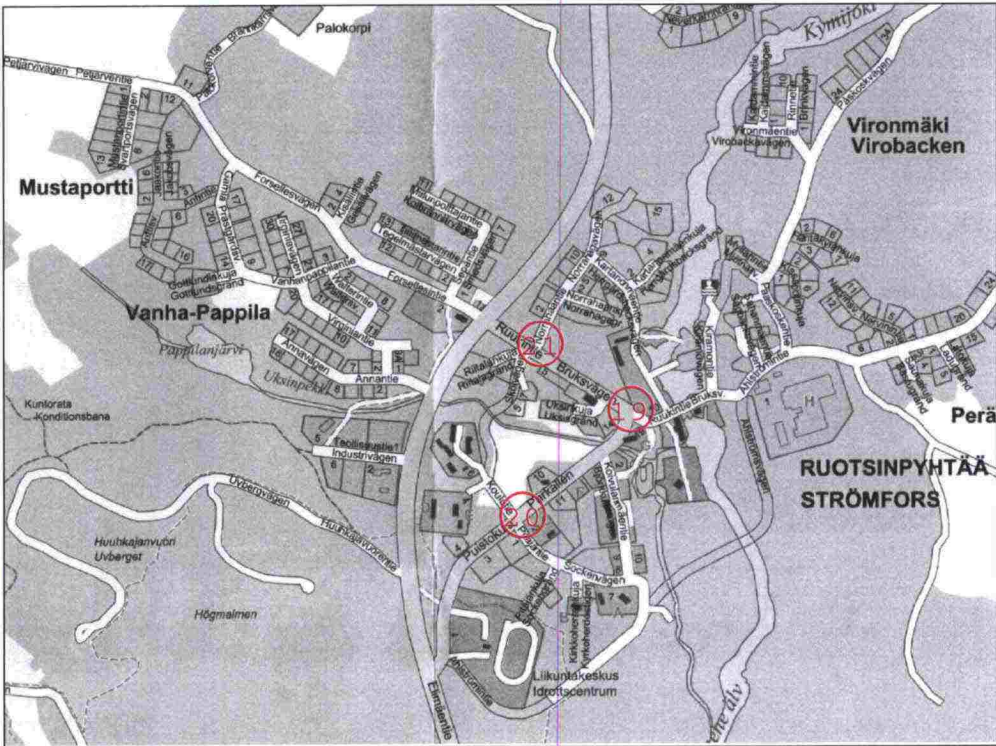


Bild 30. Farliga platser i trafiken i Strömfors Kyrkoby.

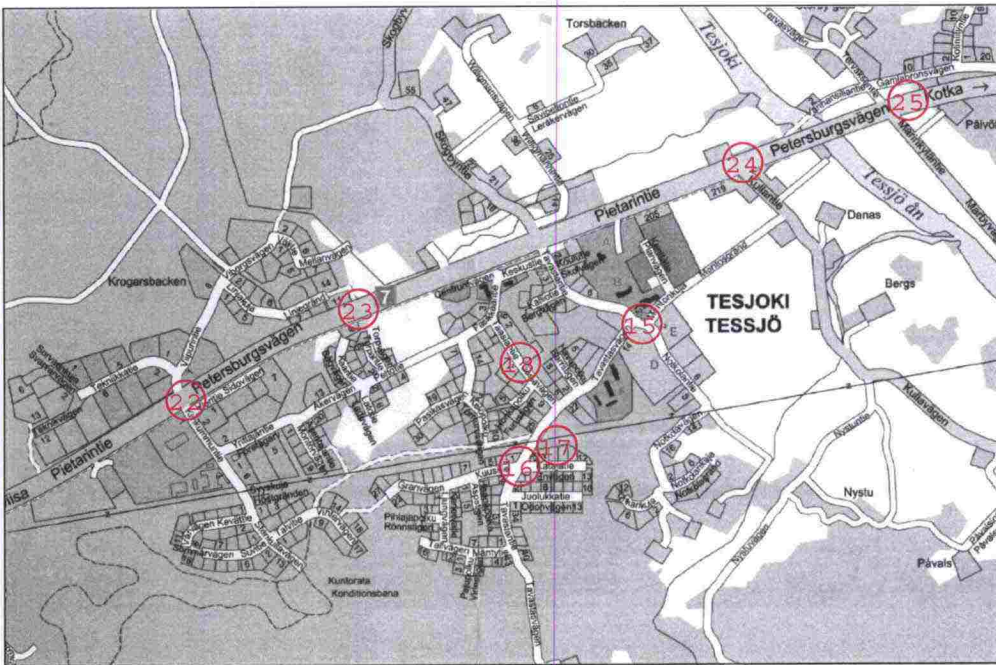


Bild 31. Farliga platser i trafiken i Tessjö i Strömfors.

TESSJÖ

Tavastasvägens och Notkolavägens korsning (församlingscentrets och servicehuset Taasiahemmets anslutning) **15**

Korsningsområdet är rätt så vidsträckt, speciellt då man kommer längs Notkalavägen. Den smidiga kurvan lockar till hög hastighet och medför farliga situationer för fordonen som kör in på Tavastasvägen och för GC-trafiken som kommer från Tavastasvägen. Korsningen har byggts avvikande från planen, enligt vilken Notkalavägen skulle byggas upphöjd med kantsten.



Bild 32. Tavastasvägens – Notkolavägens breda anslutningsområde.

Tavastasvägens och Granvägens korsning **16**

Frisikten är mycket dålig i korsningen, speciellt från Granvägen då man kör in på Tavastasvägen. Vegetationen stänger också frisikten på Envägen då man kör in på Tavastasvägen norrut. Granvägens linjesträckning är sned i förhållande till Tavastasvägen, vilket delvis föranleder problem, och ett staket vid en tomt begränsar frisikten mot Tavastasvägen.

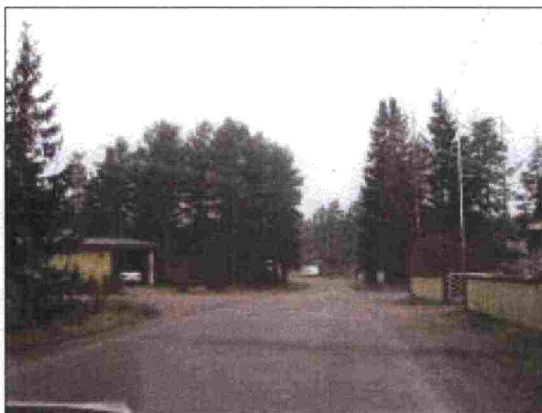


Bild 33. Tavastasvägens och Granvägens anslutning, sedd från vardera riktningen på Granvägen.

GC-trafikleden vid Tavastasvägen 17

GC-trafikleden slutar i dag söder om Taasiavägens korsning. Fotgängarna och cyklisterna måste använda körbanan.



Bild 34. Tavastasvägens GC-led slutar.

Taasiavägen 18

Invånarna anser att körhastigheterna på Taasiavägen förorsakar risksituationer för GC-trafiken och då man kör in på vägen från tomterna.

KYRKÖBYN**Bruksvägens och Parkalléns (bygdeväg 11946) anslutning 19**

I anslutningen är trafikens huvudriktning i dag från Parkallén till Bruksvägen mot nordost och Bruksvägen har trafikmärke för väjningsplikt i riktningen från fabriken. Korsningens utformning stöder dock inte en denna lösning, utan Bruksvägen verkar vara huvudriktningen. Farliga situationer uppstår då de som kommer från fabriksområdet inte beaktar sin väjningsplikt och då de som kör från Parkallén in på Bruksvägen inte är beredda att väja för de bilister som kör in på vägen utan att beakta trafikmärket som anger väjningsplikt.



Bild 35. Bruksvägens – Parkalléns anslutning.

Parkallén (bygdeväg 11946) 20

Det färdas många fotgängare och cyklister längs Parkallén, men det finns ingen separat GC-trafikled. Vägen är smal och dess profillinje är småskalig, backig. Vid Bruksbacken utgör speciellt frsikten ett problem. Körhastigheterna på vägen är högre än vad hastighetsbegränsningen 40 km/h förutsätter. Det uppstår farliga situationer och framförallt fotgängarna och cyklisterna känner sig otrygga.



Bild 36. Dåliga frisiktsförhållanden på Parkallén.

Bruksvägens och Norrahagavägens korsning 21

Korsningsregleringarna är otydliga på Norrahagavägen då man kommer ansluter till Bruksvägen. Anslutningen har skilda förgreningar västerut och österut från Norrahagavägen till Bruksvägen, men där finns ingen egentlig trafikrefug. Det uppstår farliga situationer om fordonstrafiken i anslutningen samtidigt svänger i motsatta riktningar.



Bild 37. Bruksvägens och Norrahagavägens anslutning.

GC-trafikförbindelse mellan Kyrkobyn och Abborrfors

Det finns ingen GC-trafikled mellan Kyrkobyn och Abborrfors. Invånarna skulle gärna cykla eller promenera på detta vägavsnitt. Smal väg och smala vägrenar samt fordonstrafiken på vägen förorsakar dock fara för fotgängare och cyklister.

SVENSKBY

Elimäkvägens – Svenskbyvägens – Turkkilavägens korsning i Teutjärvi

Frisikten i korsningen är dålig i butiken Ympäristös hörn. Korsningen är dessutom rätt så vidsträckt och gränsen mellan butiksgården och allmän väg är otydlig. Det uppstår farliga situationer då man kör i Elimäkvägens och Svenskbyvägens riktning. Dessutom är Turkkilavägens väjningsplikt inte tillräckligt tydlig. Väganslutningen till Gulf-baren är också för vidsträckt och lockar till för hög hastighet vid uppkörning på vägen.



Bild 38. Elimäkvägens – Svenskbyvägens – Turkkilavägens anslutning från olika riktningar.

Hastighetsbegränsningarna på Elimäkvägen i byarna och bostadskoncentrationerna

Hastighetsbegränsningarna i byarna är idag 60 km/h, i Svenskby 50 km/h. Tomtanslutningarna ligger förhållandevis tätt och trots att trafikmängderna är rätt så små kan fordonen på huvudvägen ändå köra så fort att det föranleder farliga situationer för dem som kör från tomtarna ut på Elimäkvägen. De höga hastigheterna föranleder också fara för GC-trafiken i byarna och bostadskoncentrationerna.

RIKSVÄG 7, AVSNITTET TESSJÖ – ABBORRFORS

På bägge sidorna om detta avsnitt av riksvägen är markanvändningen stor och anslutningarna till sidovägar och tomter är många. Eftersom trafikmängden är rätt så stor på riksvägen föranleder den avsvängande trafiken, speciellt avsvängningarna till vänster från huvudvägen, problem då det bildas trafikköer. Risker för påkörning bakifrån eller att det avsvängande fordonet träffas i sidan av mötande trafik utgör farliga situationer. I Tessjö ligger bosättningen huvudsakligen koncentrerat söder om riksvägen, men de senaste åren har områden norr om riksvägen planlagts för nya bostadsområden och ett industriområde har planlagts väster om Gamla Wiborgsvägen. Eftersom servicen i Tessjö huvudsakligen ligger på riksvägens södra sida, föranleder den nya markanvändningen ett nytt behov att korsa riksvägen och därmed ökar tillbuden.

Viborgsvägens – rv 7 – Stenkullavägens korsning 22

Korsningen är mycket vidsträckt och odifferentierad i de riktningar som ansluter till riksvägen. Alltför lätta och fria körlinjer kan locka till att ansluta från sidovägen i ett fordonsmellanrum på riksvägen som är farligt kort. Den alltför smidiga anslutningen från sidovägen föranleder också farliga situationer för GC-trafiken på riksvägen.



Bild 39. Den breda och odifferentierade anslutningen till Viborgsvägen.

GC-trafikleden på underfartsbron 23

Bron är rätt så smal och GC-trafikleden har därför dragits alldeles fast i körbanan. Eftersom trafiken är livlig på riksvägen, och där det framförallt kör mycket tung trafik, känner sig fotgängarna och cyklisterna otrygga. Det känns obehagligt på bron då fordonen passerar nära och föranleder luftströmmar.



Bild 40. GC-leden på den smala bron över Tessjö ån.

Anslutningsregleringarna på riksvägen vid Kullavägen 24

I anslutningen finns det väjningsutrymme på riksvägen då man kommer från Lovisahållet, men inget då man närmar sig anslutningen österifrån. Det är svårt att göra vänstersväng från riksvägen eftersom den mötande trafiken är stor, och då det avsvängande fordonet måste stanna och invänta avsvängningsmöjlighet, är också trafiken som kör i samma riktning tvungen att stanna. Ifall den upphinnande trafiken håller en hög hastighet och trafikmängden är stor finns det risk för att det sker påkörningar bakifrån eller att det svängande fordonet träffas av en mötande bil i sidan.



Bild 41. Kullavägens anslutning.

Särkjärvivägens anslutning

Badstranden vid Särkjärvi används sommartid flitigt. Särkjärvivägens anslutning till riksvägen är besvärlig speciellt för trafiken på riksväg 7 som svänger till vänster och frsikten i anslutningen är också ett problem. Det uppstår farliga situationer då man skall svänga över riksvägen. Man är tvungen att invänta ett tryggt fordonsavstånd i den mötande trafiken och de bilar som kommer bakifrån måste också vänta, eftersom det inte finns utrymme att passera.



Bild 42. En bil som stannat på riksväg 7 för att svänga till vänster in på Särkjärvivägen.

Björnvägens och andra mindre vägars anslutningar samt tomtanslutningar

Frisikten är dålig i många anslutningar p.g.a. vegetationen samt de anslutande vägarnas och tomtanslutningarnas branta profil. Det uppstår farliga situationer då den anslutande trafiken inte ser trafiken på riksvägen tillräckligt bra.

Älgfaran

De senaste fem åren har det inträffat 26 älgolyckor på riksvägen mellan Tessjö och Abborrfors. Fem inträffande vid Smissbacken i Kvarnby på ett ca en kilometers vägavsnitt.

2.3 Hastighetsbegränsningarna

På en del av gatorna i bostadsområdena i Lovisa är hastighetsbegränsningen 40 km/h, på en del 30 km/h. För trafiksäkerhetens och enhetlighetens skull kunde hastighetsbegränsningarna i bostadsområdena inom hela stadsområdet vara 30 km/h. Några ställen där hastighetsbegränsningen 50 km/h börjar är svåra att associera till markanvändningen vid gatan. Dessa ställen där hastighetsbegränsningen börjar bör sålunda granskas enligt de nya anvisningarna, vid beaktande av markanvändningen.

På alla bostadsgator i Tessjö i Strömfors är hastighetsbegränsningen 30 km/h. I Kyrkobyn är hastighetsbegränsningen ställvis 40 km/h, ställvis också 50 km/h. Med hänsyn till trafiksäkerheten är det inte ändamålsenligt med en varierande linje och inom bostadsområden är hastighetsbegränsningen 50 km/h för hög.

På riksväg 7 i Tessjö är hastighetsbegränsningen 60 km/h vid Tavastasvägens/Skogbyvägens anslutning samt vid Gamla Wiborgsvägens/Stenkullavägens anslutning. Mellan anslutningarna stiger hastighetsbegränsningen till 80 km/h på en knappt kilometer lång sträcka. Med tanke på trafiksäkerheten är det problematiskt med en högre hastighetsbegränsning på så kort sträcka. Föraren har svårt att uppfatta och kanske också att följa hastighetsbegränsningen på de korta avsnitten med 60 km/h.

På avsnittet Tessjö – Abborrfors mellan Marbyvägen och Elimäkivägen är hastighetsbegränsningen 100 km/h. På detta avsnitt finns det dock många små sidovägs- och tomtanslutningar och här är dessutom risken för älgkrock också störst i hela planeringsområdet. Dessa faktorer stöder inte hastighetsbegränsningen 100 km/h.

Drygt hälften av singelolyckorna, m.a.o. 13 st, (sammanlagt 20), som är den vanligaste olyckstypen på de allmänna vägarna i planeringsområdet, inträffade på avsnitt med hastighetsbegränsningen 80 km/h. Elva singelolyckor inträffade på landsvägar med lite trafik och det går inte just, åtminstone inte med hastighetsbegränsningsåtgärder, att inverka på dem. Trafikfostran och upplysning torde vara de enda medlen för att få chaufförerna att inse att en alltför hög körhastighet på smala, backiga och krokiga vägar utgör en stor riskfaktor.

3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Åtgärdsförslagen har delats in i tre olika kategorier, enligt tidpunkt och kostnader för genomförande. I den första kategorin föreslås det åtgärder som kan genomföras snabbt och till möjligast små kostnader. I den andra kategorin föreslås det byggnadsåtgärder och åtgärder som också föranleder större kostnader, men som dock förbättrar trafiksäkerheten betydligt. I den tredje kategorin eller skedet förelås det åtgärder som skall genomföras på längre sikt och som föranleder de allra största kostnaderna.

3.1 Snabbförbättrings- och underhållsåtgärder

LOVISA

Trafikmärken

- * STOP-märken uppställs i plankorsningarna vid Patunavägen och Varvs- vägen.
- * Regleringarna av förkörsrätt granskas i hela gatunätet och konflikterna avlägsnas i fråga om hastighetsbegränsningar och körriktningar. I Marie- gatan - Långgränds korsning betonas förkörsrätten så att STOP-märken och sneddade kantstenar anläggs i sidoriktningarna, d.v.s. i Långgränds förgrening och i Mariegatan södra förgrening.



Bild 43. Mariegatan - Långgränds korsning förbättras.

- * Hastighetsbegränsningarna i bostadsområdena ändras enhetligt till områden med hastighetsbegränsningen 30 km/h. De nya hastighetsbegränsningarna kan betonas med märken som målas på gatan.
- * Hastighetsbegränsningen 50 km/h på huvudgatorna bör granskas enligt den nya planeringsanvisningen om hastighetsbegränsningar (bl.a. på Strandvägen, Antbyvägen, Västra Åsvägen och Råfsbyvägen). Platserna där hastighetsbegränsningen 50 km/h börjar granskas på Mannerheimgatan och Skärgårdsvägen.
- * Platserna där hastighetsbegränsningen 50 km/h börjar granskas på Valkomvägen och Valkomträskvägen. Hastighetsbegränsningen i Vårdövägens södra ända granskas.

Invånarna informeras om de ändrade hastighetsbegränsningarna och regleringarna av förkörsrätten, exempelvis via lokalpressen.

Röjning av vegetationen

Frisiktsförhållandena på de smala gatorna i Valkoms gamla del förbättras där det är möjligt genom att gallra vegetationen. Vegetation röjs i samarbete med invånarna och stadens parkavdelsning står till tjänst med sin yrkeskunskap.

STRÖMFORS

Trafikmärken

- * Förkörsrätten ändras i Bruksvägens och Parkalléns korsning så att Bruksvägen är huvudriktning. Parkalléns anslutning till Bruksvägen utformas tydligt så att den stöder väjningsplikten. GC-trafikens övergångsställen på gatorna tryggas med skyddsvägar.
- * Hastighetsbegränsningarna i bostadsområdena i Kyrkobyn ändras till 30 km/h.
- * På Elimäkvägen ändras hastighetsbegränsningarna vid byarna och bostadskoncentrationerna till 50 km/h och platserna där hastighetsbegränsningarna börjar definieras på nytt.
- * I bostadsområdena där hastighetsbegränsningen är 30 km/h avlägsnas alla trafikmärken för väjningsplikt, d.v.s. ingen gata har därefter förkörsrätt. Åtgärden bidrar till att sänka körhastigheterna, eftersom förarna då måste minska hastigheten i korsningarna och se upp för anslutande trafik.
- * I Svenskby placeras märket för väjningsplikt på Turkkilavägen så att väjningsplikten framgår tydligare.
- * Hastighetsbegränsningen på riksväg 7 ändras mellan anslutningarna i Tessjö, så att den på hela sträckan är 60 km/h. avsnittet med hastighetsbegränsningen 60 km/h förlängs österut till den östra sidan om Tessjö skolas anslutning.

Röjning av vegetationen

Bland annat i Tessjö i Tavastasvägens och Granvägens korsning, i Kyrkobyn bl.a. i Bruksvägens och Norrahagavägens anslutning samt i sidovägarnas och

tomternas anslutningar till riksväg 7 röjs vegetationen för att förbättra frisiktförhållandena.

- * På grund av älgfaran röjs vegetationen längs kanterna på riksväg 7 för att förbättra sikten, speciellt mellan Tessjö och Abborrfors.

3.2 Förbättrings- och byggnadsåtgärder

LOVISA

- * **I Lovisa stadskärna** strävar man till att enligt resurserna förverkliga de upphöjda skyddsvägarna som anges i trafiksäkerhetsplanen för GC-trafikaxeln i Centruparken.
- * Den hållbaraste lösningen för att förbättra säkerheten i **järnvägens plankorsningar** skulle vara att minska antalet plankorsningar och ändra de kvarvarande till planskilda korsningar. En planskild lösning är svår att genomföra i de flesta nuvarande plankorsningarna. Bom-/signalanordning ökar säkerheten i någon mån, men p.g.a. kostnaderna (120 000-150 000 euro per anordning) lönar det sig inte att anlägga dem som en tillfällig lösning.
- * För att öka trafiksäkerheten bör de livligast trafikerade plankorsningarna med en gata som kollektivtrafiken använder utrustas med signalanordningar och bommar. Dylika plankorsningar med järnvägen är i Lovisa **Antbyvägens, Kyrkogatans – Fredsbyvägens och Räfsbyvägens plankorsningar**.
- * **En GC-trafikledsförbindelse** bör byggas **mellan Valkom och Lovisa centrum**. Den rekommenderade rutten skulle följa Gamla Valkomvägen, eftersom miljön där är angenämare för fotgängare och cyklister än miljön vid Valkomvägen. GC-leden byggs sannolikt i etapper enligt de ekonomiska resurserna.
- * **Antbyvägens – Västra Åsvägens korsning** byggs till en upphöjd rondell som kan köras över, Bild 46 (läget på kartan, sid 36 objekt 7).
- * **Strandvägens – Antbyvägens – Skepparegatans korsning** byggs till en upphöjd rondell som kan köras över, varvid alla riktningar är likberättigade, bild 47 (läget på kartan, sid 36 objekt 9).
- * **På Borgågatan** tryggas överfarten för GC-trafiken med breda trafikrefuger. På trafikrefugerna planteras träd för att öka den hastighetsminskande effekten. Stället där hastighetsbegränsningen 40 km/h börjar betonas med breda trafikrefuger eller andra konstruktioner som ger ett portintryck.
- * **Kurvradien i Valkomvägens och Valkomträskvägens korsning** minskas så att den svängande trafiken måste minska körhastigheten. Bild 46.
- * Trafiksäkerheten förbättras i **Valkomträskvägens, Utterviksvägens och Braskvägens korsning** genom att höja upp anslutningen i samtliga körriktningar. Bild 47.

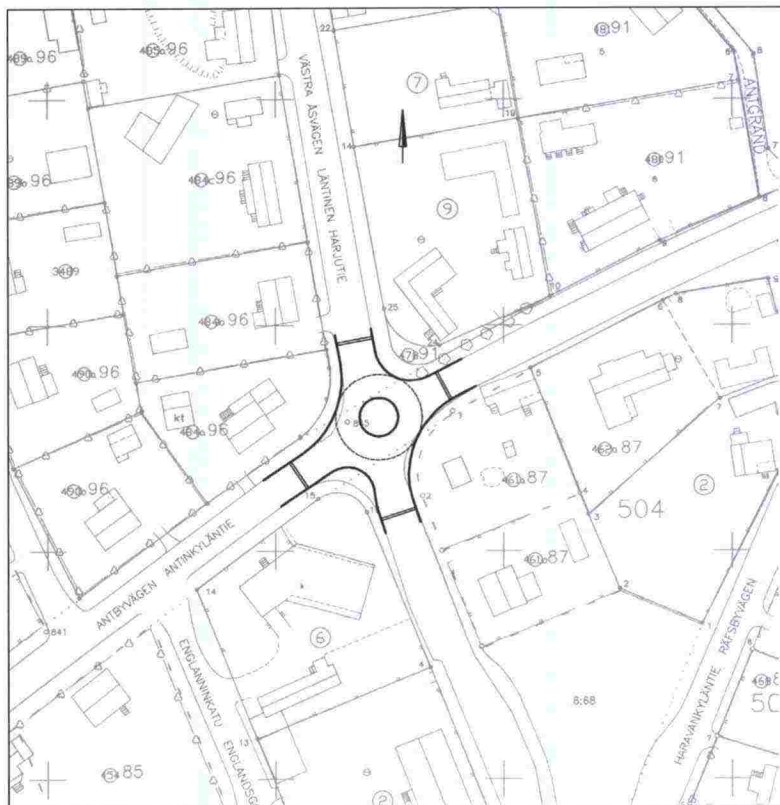


Bild 44. Antbyvägens och Västra Åsvägens rondell.

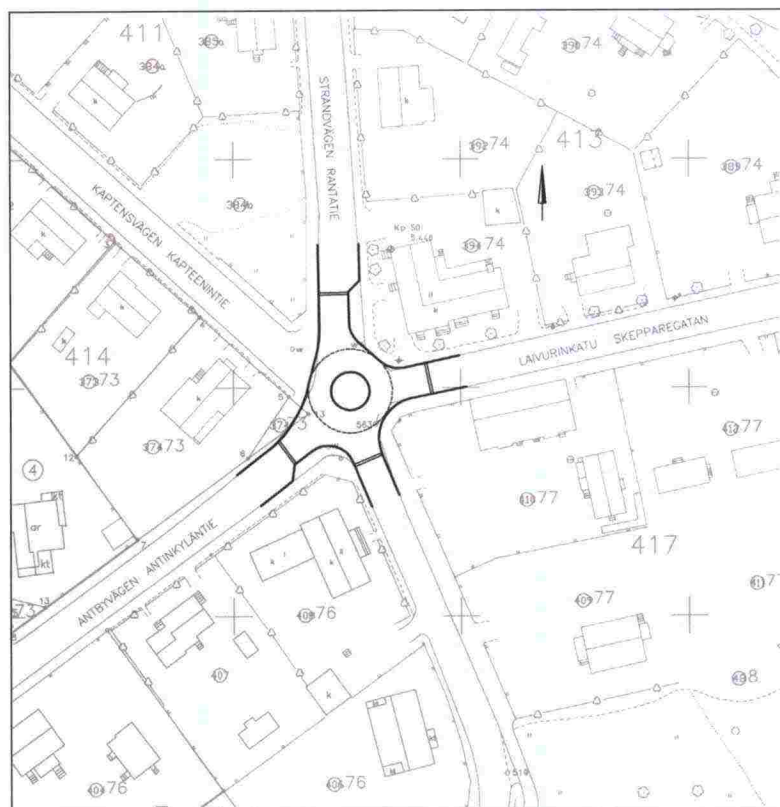


Bild 45. Strandvägens – Antbyvägens – Skepparegatans – Västra Åsvägens rondell.

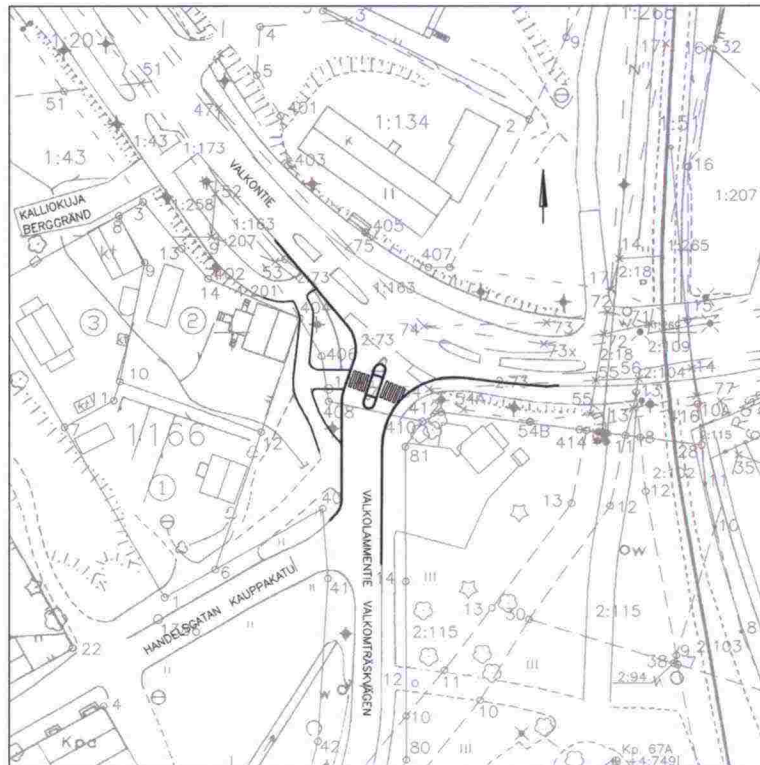


Bild 46. Valkomvägens och Valkomträskvägens anslutning får en tryggare utformning.

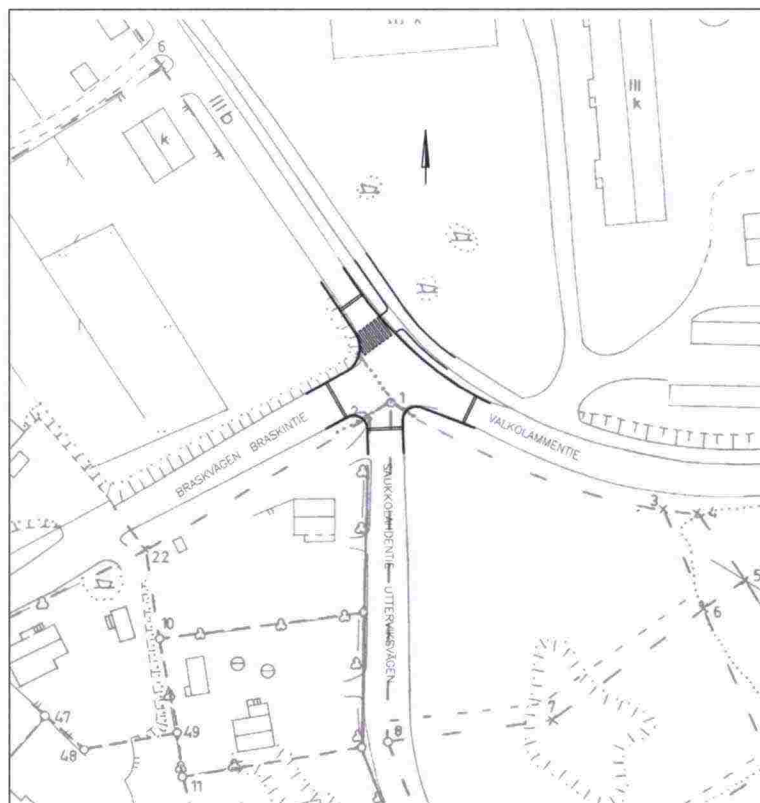


Bild 47. Upphöjning av Valkomträskvägens, Utterviksvägens och Braskvägens anslutning.

- * **Korsningsområdena vid Valkomträskvägen och till den anslutande gator** differentieras så att de blir trafiksäkrare och fotgängarnas och cyklisternas överfart tryggas med trafikrefuger.

STRÖMFORS

Tessjö

Korsningsområdet vid Tavastasvägen och Notkolavägen avsmalnas så att fordonen som ansluter till Tavastasvägen från Notkolavägen måste minska hastigheten ordentligt.



Bild 48. Tavastasvägens och Granvägens anslutning förbättras.

I Tavastasvägens och Granvägens anslutning ändras Granvägens linje mera vinkelrätt mot Tavastasvägen. Envägens frisiktsförhållanden förbättras genom att röja vegetationen och stenar. Bild 48.

- * Tavastasvägens GC-led förlängs mellan Taasiavägen och Granvägen.
- * På Taasiavägen byggs 2-3 farthinder för att dämpa körhastigheterna.

Kyrkobyn

På Parkallén byggs det skyddsvägar med trafikrefuger åtminstone i Skolvägens korsning och vid sportplanen. Eftersom det p.g.a. skolelever och dålig sikt är skäl att köra sakta längs Parkallén bör en trafikrefug också byggas i Björkullavägens korsning. I trafikrefugerna vid Björkullavägen och sportplanen kan det planteras träd eller placeras belysningsstolpar, varvid refugerna också skulle fungera som portkonstruktioner och element som minskar körhastig-

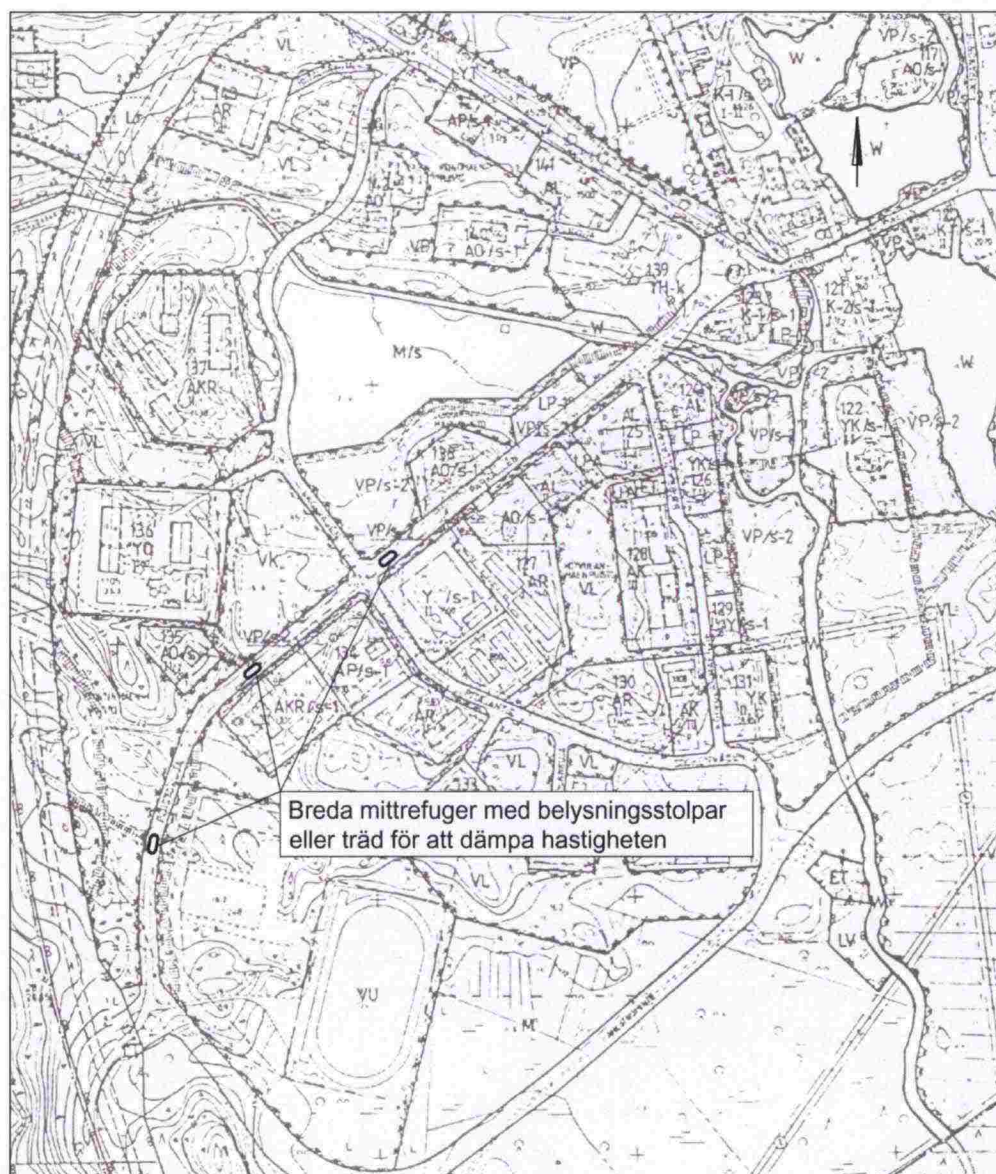


Bild 49. Parkalléns mittrefuger.

heterna, då man kommer till kyrkbyn såväl från Bruksvägen som från Elimäki-vägen. Ifall träd används i refugerna bör man se till att de inte hindrar sikten. Förarna kan uppmärksammas om hastighetsbegränsningen med markeringar som målas på körbanan. Bild 49.

Bruksvägens och Norrahagavägens anslutning förbättras så att refugen avlägsnas. Norrahagavägens anslutning vinkelrätt till Bruksvägen. Öster om Norrahagavägens/Skolvägens anslutning byggs det en skyddsväg för att trygga vägöverfarten.

Svenskby

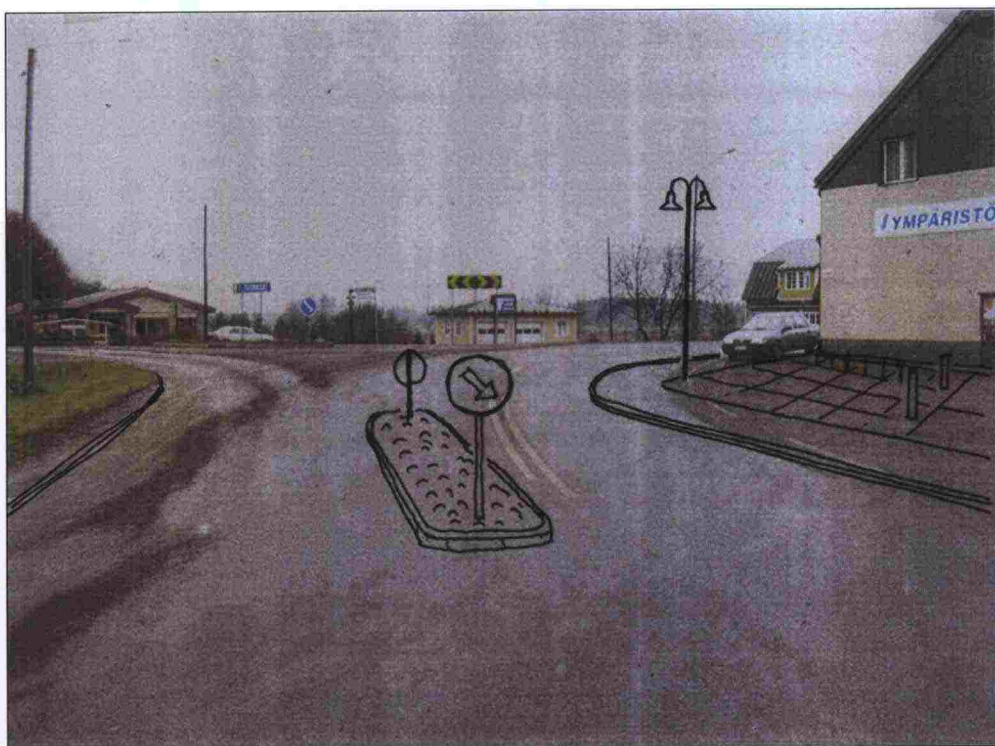


Bild 50. Differentieringen av Elimäkiavägens - Svenskbyvägens - Turkkilavägens anslutning i Svenskby.

Linjeföringen i Elimäkvägens – Svenskbyvägens – Turkkilavägens korsning ändras vid butiken så att sikten blir bättre. Parkeringsområdena på butiksgården struktureras och gårdsplanen avskiljs tydligt från vägområdet. Vägenslutningen till Gulf-baren avsmalnas för att dämpa körhastigheterna.

Riksväg 7

I Riksväg 7 – Viborgsvägens – Stenkullavägens korsning byggs refuger i anslutningsriktningarna och anslutningarna utformas mera strukturerat. Bild 53.

GC-leden på GC-underfartsbron i Tessjö avskiljs från körbanan med ett räcke, dock så att underhållsmaskinerna ryms på GC-leden.

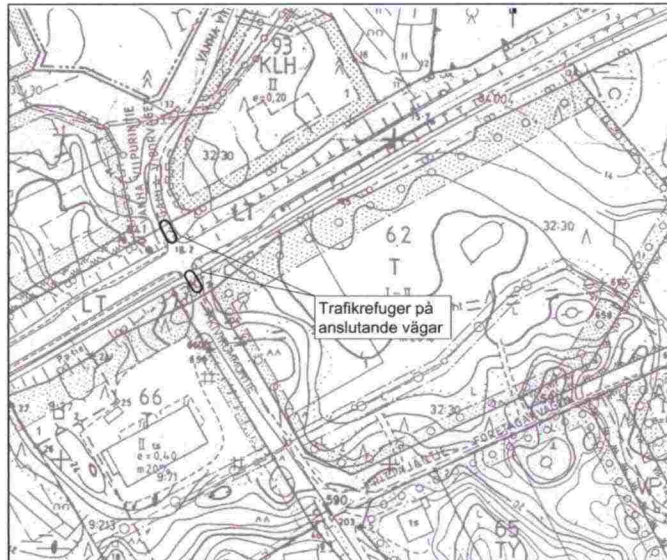


Bild 51. Riksvägens, Viborgsvägens och Stenkullavägens anslutning.

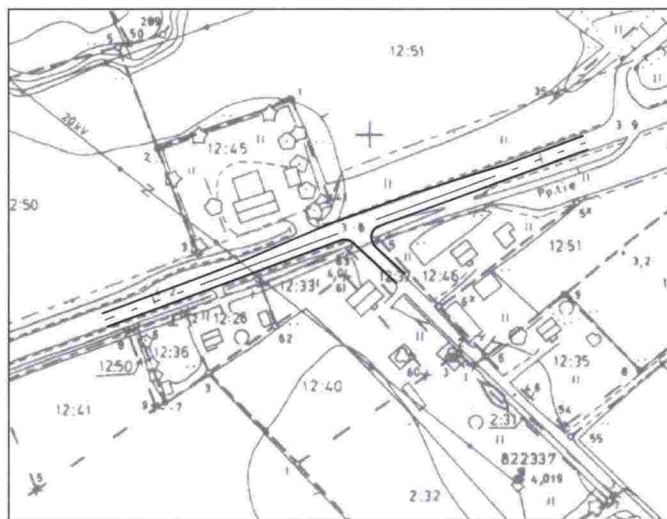


Bild 52. Väjningsutrymmet vid Kullavägens anslutning.

På riksväg 7 i Kullavägens anslutning byggs väjningsutrymme också österifrån. Det finns utrymme i anslutningen och riksvägens profillinje är lämplig med hänsyn till den omgivande terrängen. Bild 54.

Vid Särkjärvivägens anslutning till riksvägen byggs också väjningsutrymme för att underlätta vänstersväng då man kommer från Tessjöhället.

3.3 Åtgärder, projekt som skall förverkligas på längre sikt.

LOVISA

- * **Åtgärderna i trafiksäkerhetsplanen för Lovisa centrum förverkligas i etapper.** I alternativet med ett gatupar ändras Mannerheimgatan och Brandensteinsgatan först till enkelriktade gator. Byggandet bör inledas i den västra ändan framför kyrkan, och i det andra skedet bör regleringarna kring torget förverkligas. Följande skede kunde vara att bygga Mariegatan och Drottninggatan övervägande till gånggator.
- * **Trafikrondellen vid västra infarten till Lovisa** bör byggas.

STRÖMFORS

- * **Gång- och cykelled bör byggas** mellan Abborrfors och Kyrkobyn. Byggandet av leden bör dock inledas snarast möjligt från Kyrkobyn och avsnittet mellan Bruksvägen och Parkallén bör byggas först. På avsnittet rör sig mycket GC-trafik och speciellt skolelevernas trafiksäkerhet skall tryggas. I detta sammanhang bör det också planeras en trygg gång- och cykelvägförbindelse från Kirkonkylän koulu till den västra sidan om Elimäkivägen.
 - * En GC-led bör byggas vid Parkallén.
 - * En GC-led bör byggas vid Bruksvägen.
- Ifall det dröjer innan riksväg 7 byggs ut till motortrafikled skall trafiksäkerheten på den nuvarande riksvägen förbättras mellan Lovisa och Abborrfors.
- * För att förhindra älgolyckor skall slyet i kantskogen röjas och de nedre kvistarna på träden tas bort. De allra farligaste vägavsnitten markeras med märken som varnar för hjortdjur.

3.4 Sammandrag av åtgärderna

Tabell 1. Sammandrag av åtgärderna.

	KOMMUN	VÄG	FDEL	AFB	SDEL	AFL	Ansvarssektor			Kostn. €	Pso minsk/år
							K	V	P		
Snabbförbättrings- och underhållsåtgärder											
STOP -märken i Patunavägens och Varvsvägens plankorsningar	Lovisa						K			680	
Förkörsrättsregleringarna granskas i hela gatunätet	Lovisa						K			2000	
Mariegatans - Långgränds korsningsregleringar	Lovisa						K			1550	
30 km/h regional hastighetsbegränsning i bostadsområdena. Effektmålning på gatorna	Lovisa						K			6800	
Granskning av 50 km/h hastighetsbegränsningen på huvudgator	Lovisa						K			1020	
Granskning av Mannerheimg. och Skärgårdsv. 50 km/h	Lovisa						K			680	
Granskning av Valkomvägens och Valkomträskvägens 50 km/h	Lovisa	178					K	V		680	
Granskning av hastighetsbegr. i Vårdövägens södra ända	Lovisa						K			340	
Förbättring av sikten på de smala gatorna i Valkoms gamla del	Lovisa						K				
Förkörsrättsregleringarna granskas i Bruksvägens och Parkalléns korsning	Strömfors	11946	1	200	1	600	K			2400	0,001
Den reg. begränsningen 30 km/h i Kyrkobys bostadsområden	Strömfors						K			2040	
Hastighetsbegränsningen 50 km/h på Elimäkvägen granskas	Strömfors	1792	1	0	1	1947		V		340	0,020
- " -	Strömfors	1792	1	3336	2	253		V		340	0,009
- " -	Strömfors	1792	2	4800	2	5500		V		340	0,020
- " -	Strömfors	1792	2	6800	2	6948		V		340	0,004
- " -	Strömfors	1792	2	6948	3	2126		V		340	0,010
- " -	Strömfors	1792	3	3709	4	516		V		340	0,006
Märken som anger väjningsplikt avlägsnas i bostadsområdena	Strömfors						K				
Flyttning av märket för väjningsplikt på Turkkilavägen	Strömfors	11951	1					V		170	
Ändring av hastighetsbegränsningen på rv 7 vid Tessjö	Strömfors	7	20	2244	20	2877		V		340	0,029
Ändring av hastighetsbegränsningen på rv 7 vid Tessjö	Strömfors	7	20	3385	21	537		V		340	0,052
80 km/h på rv 7 avsnittet Tessjö - Abborrfors	Strömfors	7	21	537	21	6927		V		340	0,208
Röjning av friskten i sido- och tomtvägarnas anslutningar i Tessjö, Kyrkoby och vid rv 7	Strömfors						K	V			
Röjning av friskten med anledning av älgfaran på rv 7	Strömfors	7	21	0	22	492		V			0,039
Förbättrings- och byggnadsåtgärder											
Upphöjda skyddsvägar på GC-axeln i Lovisa Centrumpark	Lovisa							K		84000	
GC-led Valkom - Lovisa, etapp 1	Lovisa	178	1	0	1	5125	K	V		170000	0,047
Upphöjd rondell i Antbyvägens - Västra Åsvägens korsning	Lovisa						K			100000	
Rondell i Strandvägens - Antbyvägens - Skepparegatans korsning	Lovisa						K			80000	
Breda trafikrefuger vid skyddsvägarna på Borgågatan	Lovisa						K			35000	
Reglering av Valkomvägens och Valkomträskvägens korsning	Lovisa	178	1	5360	1	5360	K	V		8000	0,002
Upphöjning av Valkomträskvägens-Utterviksvägens-Braskvägens anslutning	Lovisa						K			25000	
Refuger vid skyddsvägarna på Valkomträskvägen	Lovisa						K			40000	
Reglering av Tavastasvägens-Notkolavägens anslutning	Strömfors						K			8000	
Reglering av Tavastasvägens-Granvägens anslutning	Strömfors						K			10000	
Förlängning av Tavastasvägens GC-väg	Strömfors						K			37000	
Farthinder på Taasiavägen	Strömfors						K			6000	
Skyddsvägar med refuger på Parkallén	Strömfors	11946	1	600	1	1200		V		45000	0,001
Reglering av Bruksvägen-Norrahagavägens anslutning	Strömfors	11946	1	141	1	141	K	V		7000	0,001
Reglering av Elimäkvägens-Svenskbyvägens-Turkkilavägens anslutning	Strömfors	1792	4	0	4	0		V		25000	0,004
Reglering av rv 7-Viborgsvägens-Stenkullavägens anslutning	Strömfors	7	20	1837	20	2244		V		50000	0,011
Räcke mellan GC-vägen och körbanan i Tessjö	Strömfors	7	20	2585	20	2615		V		1000	
Väjningsutrymme i anslutningen rv 7 - Kullavägen	Strömfors	7	21	0	21	0		V		20000	0,017
Väjningsutrymme i anslutningen rv 7 - Särkjärvvägen	Strömfors	7	21	3626	21	3626		V		20000	0,009
Åtgärder, projekt som genomförs på längre sikt											
Åtgärderna enligt liitu-planen i Lovisa centrum, etapp 1	Lovisa						K			550000	
Rondell vid den västra infarten till Lovisa	Lovisa							V		250000	
GC-led mellan Abborrfors och Kyrkoby	Strömfors	1792	1	0	2	0		V		700000	0,018
GC-led vid Parkallén	Strömfors							V		120000	
GC-led vid Bruksvägen	Strömfors							V		60000	
Projekt, ifall utbyggnaden av riksväg 7 till motortrafikled fördröjs											
Parallellvägsregleringar. Små anslutningar avlägsnas	Strömfors	7	21	0	21	4000	K	V	P	750000	0,124
GC-led mellan Tessjö och Abborrfors	Strömfors	7	21	143	23	0		V		900000	0,042

- * Gårdsanslutningarna och anslutningarna till småvägar som ligger nära varandra förenas till en eller två anslutningar och förbindelserna anordnas med parallellvägar. Parallellvägarna skulle också lösa behovet av GC-vägsförbindelser och de skulle vara betydligt tryggare än riksvägens vägrenar.
- * En GC-led bör byggas mellan Tessjö och Abborrfors.

3.5 Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna

Kommunen har en viktig uppgift som planerare och underhållsskötare av trafikmiljön och ett visst ansvar för att förbättra den. Kommunen kan också
Tabell 2. Formerna för kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

Exempel på verksamhetsformer	Kommunen ansvarar	Kommunen kan verka i samarbete med andra organisationer
Inverka på trafiksystemet och trafik-behoven	X	X
Markanvändningsplanering och lokalisering av funktioner	X	X
Byggnads- och förbättringsåtgärder i väg- och gatunätet som underhålls av kommunen	X	
Byggnads- och förbättringsåtgärder på allmänna vägar		X
Beslut om trafikarrangemang och begränsningar	X	X
Åtgärder på enskilda vägar		X
Trafikfostran i daghem och grundskolor	X	X
Trafikfostran i andra läroinrättningar		X
Kartläggning av skolreserutternas trafiksäkerhet och åtgärder	X	X
Övervakning av skolskjutsarnas säkerhet	X	
Trafikövervakning		X
Information om trafiksäkerhet	X	X
Hindrande av trafikfylleri mm.	X	X
Rådgivning och utthyrning av säkerhetsutrustning	X	X

erbjuda sina invånare trafikfostran, d.v.s. kunskap och färdighet som stöd för en trygg trafik. Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna kan ha många olika former. Exempel på de vanligaste formerna och möjligheterna i kommunens trafiksäkerhetsarbete framgår av tabell 1. (Handbok i trafiksäkerhetssamarbete i kommunerna, KM, Vägverket, Finlands kommunförbund, Trafikskyddet, 1999).

En trygg trafik utan rädsor är en viktig del av kommuninvånarnas välmående. Kommunen skall sörja för att kommuninvånare av olika ålder klarar av skol-, service- och fritidsresor oskadda och att de känner sig trygga under resan. Kommunens samtliga förvaltningsenheter har möjlighet att genomföra åtgärder som förbättrar kommuninvånarnas trafiksäkerhet. Samarbetet olika förvaltningsenheter emellan har visat sig vara nyttigt.

Kommunens arbetsgrupp för trafiksäkerhet är det organ, där man byter erfarenheter och idéer och beslutar om saker som olika förvaltningsenheter skall sköta gemensamt. Arbetsgruppen följer också upp hur trafiksäkerhetsplanen förverkligas och granskar målen vid behov. I Lovisa understödde man att en sådan arbetsgrupp tillsätts, bara det hittas en lämplig person som ledare för och sammankallare av gruppen. Personen behöver inte vara en kommunal tjänsteman, utan t.ex. en trafiksäkerhetsintresserad medlem i en föräldraförening.

Ifall man inte lyckas tillsätta en arbetsgrupp för trafiksäkerhet kan de olika förvaltningsenheterna utse kontaktpersoner som för sin del ser till att trafiksäkerhetsfrågorna beaktas. Dessa personer fungerar som länkar mellan olika förvaltningsenheter och sköter kontakterna exempelvis till kommunens tekniska sektor, vägdistriktet och Trafikskyddet.

Inom var och en förvaltningsenhet kan trafiksäkerhetsarbetet inledas med inskolning, där anförandena kan hållas av personer som har inbjudits via Trafikskyddet. Syftet med inskolningen är att öka beredskapen för att beakta trafiksäkerheten i det dagliga arbetet. De som arbetar inom undervisningen och kundservicen får färdighet att informera alla kommuninvånare om en säker trafik. Inskolningstiden kan variera från en timmes informationsinslag till en hel skoldningsdag.

Inskolningen kan omfatta exempelvis följande ämnen:

- * information till barnrådgivningens och dagvårdens personal om användningen av skyddsutrustningar för barn
- * information till hemservicens personal om hur åldringarna kan röra sig tryggt, exempelvis genom att använda halkskydd, åldringarnas inställning till biltrafiken
- * principerna för trafikfostran inom utbildningssektorn, kartläggning av skolvägen och användningen av skyddsutrustning, kurs för dem som kör skolskjutsarna
- * exempel och erfarenheter som har rönts i andra kommuner delges tekniska sektorn, exempelvis då det gäller att dämpa hastigheten.

Kommunen kan också erbjuda skolning direkt till kommuninvånarna: Kurserna, Lämna spelrum och Ikäautoilijan kuntokurssi, som behandlar förutseende körsätt, lämpar sig väl vid medborgarinstituten.

Genomförandet av trafiksäkerhetsplanen kan också följas upp vid gemensamma seminarier för Lovisa och Strömfors. Vid seminarierna skulle man behandla lokala trafiksäkerhetsfrågor samt anteckna åtgärderna som har

vidtagits enligt trafiksäkerhetsplanen och definiera följande åtgärder som skall vidtas. Deltagarna kan också som underlag för diskussioner erbjudas inledningsanförande om aktuella teman och trafiksäkerhetssituationer av utomstående experter. Förvaltningsenheternas representanter och allmänheten kan enligt tema, exempelvis enligt åldersgrupp eller trafikantgrupp, delta i seminarierna.

Då en trafikmiljö byggs eller förbättras är det viktigt att i god tid på förhand informera kommuninvånarna om detta. Det lönar sig också att ta upp råd och anvisningar som berör trafikbeteendet då man redogör för nya trafikregleringar, eftersom det stöder förbättringens säkerhetseffekter. Exempelvis om hastighetsbegränsningen sänks kräver det också att bilisterna motiveras att följa den nya begränsningen. När en GC-led blir färdig är det också viktigt att uppmärksamma cyklisterna och fotgängarna om hur de själv kan förbättra sin säkerhet genom att använda cykelhjälm och reflexer.

Ett samarbetet med polisen ger också många tillfällen att nå trafikanterna med information. Polisens trafikövervakning kan kopplas ihop med arbetet inom många olika förvaltningsenheter, till vägtrafikanternas fördel. Exempelvis i anslutning till en alkoholtest kan hälsoskyddssektorn informera om vården av alkoholproblem, eller polisen och ungdomssektorn kan tillsammans stoppa trimning av mopeder.

3.6 Verkningarna

Verkningarna av de fysiska åtgärderna som har föreslagits i utredningen har för de allmänna vägarnas del beräknats med dataprogrammet TARVA (version 4.4), som beaktar vägnätets olycksstatistik samt de tekniska och trafikmässiga egenskaperna. Inverkan på olycksrisken av de åtgärder som har föreslagits i gatunätet har beräknats genom att utnyttja programmets verkningskoefficienter. Verkningarna har presenterats grupperade enligt kategorierna i åtgärdsförslagen.

Den sammanlagda verkningen av åtgärderna som har föreslagits för de allmänna vägarna är en minskning på ca 0.65 av personskadeolyckorna och 0.12 av dödsolyckorna i trafiken. Beräknat enligt en genomsnittlig kostnad för en personskadeolycka, 386 832 euro (2.3 Mmk, körkostnaderna år 2000), är den årliga inbesparingen i olyckskostnader på allmänna vägar ca 253 000 euro. De största kalkylmässiga verkningarna uppnås med sänkta hastighetsbegränsningar så som det föreslås i snabbförbättringsåtgärderna.

Den största inverkan på olyckorna i gatunätet uppnås genom att sänka hastighetsbegränsningarna samt genom förbättringsåtgärder i gatunätet i Lovisa centrum.

	Längd	ADT	Trafikarb. Mkm/v	Nuläget pso tot.	Minskning pso tot.	Nuläget pso tot. omk./år tot.	Minskning pso tot. omk./år tot.
Bv 11946 Bruksvägen – Parkallén, förbättring av anslutningen	400	636	0,1	0,014	0,001	0,001	0
Rv 7 Tessjö – Abborrfors, röjning av frisikten	7666	6922	19,4	2,116	0,039	0,278	0,002
Lv 1792 Hastighetsbegränsningen 60 -> 50 km/h	6596	920	2,2	0,495	0,046	0,035	0,009
Rv 7 Hastighetsbegränsningen 100 -> 80 km/h	6390	6922	16,1	1,423	0,208	0,187	0,056
Rv 7 Hastighetsbegränsningen 80 -> 60 km/h	1508	8124	4,5	0,463	0,082	0,052	0,022
Lv 1792 Hastighetsbegränsningen 80 -> 50 km/h	848	653	0,2	0,025	0,006	0,002	0,001
	16481	4155	25	2,907	0,382	0,345	0,09

Snabbförbättrings- och underhållsåtgärder

Snabbförbättrings- och underhållsåtgärderna på kort sikt innehåller många ändringar i hastighetsbegränsningarna och justeringar på de ställen där begränsningarna börjar. Verkningarna av åtgärderna som har föreslagits för de allmänna vägarna framgår av tabellen nedan. Åtgärderna minskar personskadeolyckorna årligen med sammanlagt ca 0.38 olyckor.

Åtgärderna att ändra hastighetsbegränsningarna på riksväg 7 och Elimäkvägen (lv 1792) har de mest betydande verkningarna. I granskningen är utgångspunkten att alla de nuvarande avsnittet med 60 km/h ändras till avsnitt med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Dessutom har de ställen där hastighetsbegränsningarna börjar granskats och mellan Kyrkobyn och Virböle har ett avsnitt med 50 km/h föreslagits vid bosättningen. På riksväg 7 har hastighetsbegränsningen 60 km/h föreslagits vid Tessjö och 80 km/h mellan Tessjö och Abborrfors. Tillsammans minskar åtgärderna som vidtas för hastighetsbegränsningarnas del det kalkylerade antalet personskadeolyckor med ca 0.34 olyckor per år.

De mest betydande verkningarna av åtgärderna i gatunätet är att förenhetliga hastighetsbegränsningarna i gatunätet i Lovisa (enhetligt 30 km/h på bostadsgatorna) och att granska väjningsplikten, samt hastighetsbegränsningarna (->30 km/h) som har ändrats inom bostadsområdena i Strömfors Kyrkoby. Sänkningen av de nuvarande hastighetsbegränsningarna 40 km/h till 30 km/h

	Längd	ADT	Trafikarb. Mkm/år	Nuläget pso tot.	Minskning pso tot.	Nuläget pso tot. omk./år tot.	Minskning pso tot. omk./år tot.
Lv 178 Valkom – centrum, GC-väg	5125	2727	5,1	0,553	0,047	0,042	0,006
Bv 11946 Parkalléns skyddsväg – trafikrefug byggs	600	636	0,1	0,022	0,001	0,001	0
Lv 178 Valkomvägen/Valkomträskvägen och bv 11946 Bruksvägen/ Norrahagavägen, anslutningarna	541	1409	0,3	0,045	0,002	0,002	0
Rv t7/Kullavägens anslutning, väjningsutrymme byggs	400	7856	1,1	0,143	0,017	0,016	0,002
Rv 7/Stenkullavägens anslutning, trafikrefug byggs på den anslutande vägen	400	6922	1,0	0,088	0,009	0,012	0,001
Lv 1792 (Elimäkvägen)/Bv 11951 (Turkkilavägen), anslutningen differentieras	407	8789	1,3	0,208	0,011	0,012	0,001
Lv 1792 (Elimäkvägen)/Bv 11951 (Turk-kilavägen), anslutningen differentieras	400	600	0,1	0,026	0,004	0,002	0
	7873	3156	9,1	1,085	0,092	0,087	0,01

minskar riskerna för personskadeolyckor i åtgärdsområdet med ca 10 %. GC-olyckornas svårighetsgrad, d.v.s. sannolikheten att omkomma vid en sammanstötning med bil minskar med ca hälften.

Förbättrings- och byggnadsåtgärder

Förbättrings- och byggnadsåtgärder

Åtgärderna som har föreslagits i åtgärdsgruppen för allmänna vägar minskar kalkylmässigt personskadeolyckorna med ca 0.09 olyckor per år.

GC-trafikförbindelsen som föreslås att skall byggas mellan Valkom och Lovisa centrum ger den största säkerhetseffekten av de åtgärder som har föreslagits på allmänna vägar. Leden antas byggas längs Valkomvägen. Övriga åtgärder med betydande verkningar är förbättringsåtgärderna i anslutningarna på riksväg 7.

Minskat antal plankorsningar och ombyggnad av de återstående till planskilda korsningar har föreslagits för att förbättra säkerheten i järnvägsplankorsningarna. Kollision med tåg förhindras i praktiken helt då plankorsningarna avlägsnas. Halvbommar i de återstående plankorsningarna skulle minska antalet olyckor ungefär med hälften.

Rondeller i gatunätet vid Antbyvägens – Västra Åsvägens och Strandvägens – Antbyvägens – Skepparegatans anslutningar förbättrar trafiksäkerheten framförallt för biltrafiken. Olycksrisken i biltrafiken minskar med ca 40 %. Trafiksäkerheten i GC-trafiken ökar i och med att hastigheten sjunker. Farthindren som föreslås att byggas på Taasiavägen i Tessjö minskar risken för personskadeolyckor i verkningsområdet med ca 30 %.

Åtgärder, projekt som förverkligas på längre sikt

Saneringen av Mannerheimgatans och Brandensteinsgatans trafikmiljö i Lovisa samt att bygga en GC-led i Strömfors mellan Abborrfors och Kyrkobyn är projekt som föreslås att skall genomföras på längre sikt.

I och med att det byggs en GC-led längs en allmän väg minskar personskadeolyckorna med 0.018 olyckor och dödsolyckorna med 0.002 olyckor per år.

Den kalkylerade effekten på antalet personskadeolyckor då tätorten saneras är ca 15 %. Inom åtgärdsområdets influensområde har det i medeltal inträffat ca tre personskadeolyckor per år. Minskningen av olyckor i gatunätet i centrum kan sålunda uppskattas till ca 0.45 personskadeolyckor per år.

Projekt som genomförs på riksväg 7 ifall byggandet av motorvägen fördröjs

I planen föreslås det separat sådana projekt som är viktiga att genomföra ifall utbyggnaden av riksväg 7 till motorväg på avsnittet Lovisa – Kotka fördröjs. Projekten stöder å andra sidan delvis också den nuvarande riksvägens roll som parallellväg då motorvägen är färdig.

I beräkningen av verkningarna har eventuella ändringar i hastighetsbegränsningarna inte längre beaktats i det här skedet, utan man har antagit att de har utförts i samband med snabbförbättringsåtgärderna. Huvudanslutningen i Tessjö byggs sannolikt till en trafikrondell.

Med de föreslagna åtgärderna minskar personskadeolyckorna med ca 0.19 olyckor per år.

	Längd	Trafikarb.		Nuläget /minskning		Nuläget /minskning	
		ADT	Mkm/v	pso tot.	pso tot. omk./år tot.	omk./år tot.	omk./år tot.
Rv 7 Tessjö – Abborrfors, GC-väg	7523	6922	19,0	2.039	0.042	0.27	0.009
Rv 7 Tessjö – Abborrfors, reglering av enskilda vägar	4000	6922	10,1	0.96	0.07	0.124	0.01
	7666	6922	19,4	2.116	0.112	0.278	0.019

4 UTLÅTANDEN OCH GENMÅLEN

Strömfors kommun

Utlåtande: I ett förslag som Strömfors kommunfullmäktige har godkänts förutsätts att byggande av ett viltstängsel på riksväg 7 avsnittet Tessjö – Abborrfors intas i trafiksäkerhetsplanen.

Genmäle: *I enlighet med Vägförvaltningens allmänna handlingslinjer byggs det inte viltstängsel vid vägar med blandtrafik, utan endast vid motorvägar och motortrafikleder, där stängslet kan byggas så enhetligt som möjligt och öppningar lämnas endast vid planskilda anslutningar. På riksväg 7 finns det många anslutningar till gator och enskilda vägar och vid dem blir det öppningar i viltstängslet.*

Viltstängsel kan byggas på detta avsnitt tidigast i anslutning till utvecklingsprojektet för riksväg 7. Det är omöjligt att bygga stängslet med pengar för basväghållningen.

Utlåtande: I utlåtandet föreslogs det dessutom att problemanalyserna och åtgärdsförslagen i Nylands vägdistrikts trafiksäkerhetsutredning för skolorna skall anslutas till planen.

Genmäle: *En separat utredning har gjorts om trafiksäkerheten vid skolorna. Utredningen har skickats till kommunerna. Utredningen finns dessutom på Internet www.tiehallinto.fi via följande sökväg (endast på finska): Etusivu > Ajankohtaista > Tiedotteet > Uudenmaan tiepiiri > **Koulujen liikenneturvallisuuden parantamiseksi 440 toimenpide-ehdotusta.***

Utlåtande: När gång- och cykelvägen mellan Bruket och Abborrfors planeras bör man dessutom planera en trygg GC-förbindelse som börjar väster om Elimäkivägen och går vidare till Kirkonkylän koulu.

Genmäle: *Den nuvarande underfartstrumman mellan Kirkonkylän koulu och Elimäkivägens västra sida beaktas när GC-leden planeras mellan Bruket och Abborrfors. I planeringen undersöks om trumman eventuellt kan användas som GC-underfart.*

Utlåtande: Hastighetsbegränsningen 80 km/h på riksväg 7 i Tessjö bör förlängas österut till den östra sidan om Tessjö skolas anslutning.

Genmäle: *En separat undersökning görs om att förlänga hastighetsbegränsningsområdet till Tessjö skolas anslutning. Beslut om förlängningen det fattas separat.*

Utlåtande: I bostadsområden med 30 km/h zonbegränsning avlägsnas märket för väjningsplikt i korsning genom provning från fall till fall.

Genmäle: *Då det gäller gatukorsningarna har kommunen beslutanderätt om trafikmärken, men med hänsyn till trafiksäkerheten är det skäl att avlägsna märkena för väjningsplikt i korsning enhetligt i områden som har 30 km/h hastighetsbegränsning.*

Lovisa stad

Utlåtande: Separata beslut bör tas om var och en trafiksäkerhetsåtgärd och vid behov bör detaljerade planer utarbetas innan åtgärderna vidtas.

Punkten "Röjning av vegetationen" kompletteras: Vegetationen röjs i samarbete med invånarna och stadens parkavdelning står till tjänst med sin yrkeskunskap.

Genmåle: *De föreslagna kompletteringarna intas i planen.*

Banförvaltningscentralen:

Utlåtande: Med beaktande av att trafiken på bandelen Lahtis – Lovisa är ringa ämnar BFC inte vara initiativtagare till en väsentlig förbättring av järnvägsplankorsningarnas nivå. BFC motsätter sig inte tanken och åtgärder som leder till förbättrad säkerhet i plankorsningarna, exempelvis med säkerhetsanordningar eller om den anslutande vägen förbättras genom att ändra förhållandena eller flytta vägen eller helt och hållet avlägsna den.

Genmåle: *BFC vidtar inga åtgärder utan överlämnar dem till kommunen och vägdistriktet.*

Nylands miljöcentral:

Utlåtande: Enligt olycksanalysen förekommer de överlägset största trafikproblemen i Lovisa centrum, speciellt på Mannerheimgatan och Brandensteinsgatan. En separat plan som skulle vara bra att foga till denna trafiksäkerhetsplanrapport har tidigare utarbetats för dessa gator.

Genmåle: *Trafiksäkerhetsplanen från år 2002 för Lovisa centrum är ännu under behandling i staden och ärendet väntar på en finansieringslösning. På grund av att planen fortfarande är under behandling fogas den inte till denna trafiksäkerhetsplan.*

Östra Nylands förbund

Utlåtande: Förutom sänkta hastighetsbegränsningar och röjningen av vägkanter skulle det vara skäl att också överväga att bygga viltstängsel på de farligaste platserna.

Genmåle: *Hänvisning till genmålet till Strömfors kommun om byggandet av viltstängsel.*

BILAGOR

BILAGA 1 Lovisas invånarenkätblankett

BILAGA 2 Strömfors invånarenkätblankett

BILAGA 3 Resultaten från invånarenkäten i Strömfors

BILAGA 4 Resultaten från invånarenkäten i Lovisa

LOVISA – STRÖMFORS TRAFIKSÄKERHETSPLAN / LOVISA

Svarandes ålder : ____ år

Kön: ____ kvinna ____ man

- 1. Känner Du dig trygg i trafiken i Lovisa; är Dina barn trygga i trafiken?** (Kryssa (X) för rätt alternativ)

	Ja	Rätt så trygg	Nej
- jag själv	____	____	____
- för barnens del	____	____	____

- 2. Har Du eller någon av Dina familjemedlemmar råkat för en trafikolycka?**

Ja	Nej	"Närpå"
____	____	____

Ifall Du har:

- var => märka in på vidstående kartor (**kryssa med X**)
eller beskriv exakt plats (t.ex. en korsning) _____
- när => datum + kolckslag (var det skymning/mörkt?) _____
- väglag (rita en ring): torrt, regning, snöfall, isföre, annat? _____
- hur skedde olyckan?: _____

- 3. Ifall Du anser att ett visst ställe i Lovisas trafik är speciellt farligt:**

- ange då platsen på vidstående kartor (**ringa in O**)
- berätta med vilket fordon Du tycker att det är farligt att röra sig här (ringa in rätt alt.)
 1. till fots
 2. med cykel
 3. med moped
 4. med bil, motorcykel
 5. med annat, vilket _____
- varför är platsen farlig? _____
- på vilket sätt kunde situationen förbättras? (Du kan också rita Ditt förslag på nästa sida)

- 4. Vilken anser Du att de två mest betydande faktorerna som försämrar trafiksäkerheten i Lovisas? (ringa in rätt alternativ)**

- a) dåliga trafiksregleringar (t.ex. vägnätets skick, anslutningarna, GC-vägsnätet o.s.v.)
- b) trafikreglarnas följs inte
- c)
- d) likgiltigheten mot gång- och cykeltrafiken
- e) brist på upplysning och information
- f) något annat, vad? _____

På denna sida kan Du rita in eller skriva Ditt förbättringsförslag.

TACK FÖR ATT DU GAV DIG TID ATT SVARA!

Enkätsblanketten kan DU returnera **före 15.10.2003** till Lovisa stadens tekniska centrum eller till biblioteket i återlämningsbox eller post den, adress:

Esisuunnittelijat Oy/ Maija Krankka
Eeriksgatan 4 A
00100 Helsingfors

Du kan också respons med e-post, adress: majja.krankka@esisuunnittelijat.fi

LOVISA - STRÖMFORS TRAFIKSÄKERHETSPLAN /STRÖMFORS

Ålder: ____ år

Kön: ____ kvinna ____ man

- 1. Känner Du Dig trygg i trafiken i Strömfors; är Dina barn trygga i trafiken?** (Kryssa (X) för rätt alternativ)

	Ja	Rätt så trygg	Nej
- jag själv	_____	_____	_____
- för barnens del	_____	_____	_____

- 2. Har Du eller någon av Dina familjemedlemmar råkat ut för en trafikolycka?**

Ja	Nej	"Närpå"
_____	_____	_____

Ifall Du har:

- var => rita in på kartorna (med ett X)
eller beskriv exakt plats (t.ex. en korsning) _____
- när => dat. + klockslag (var det skymning/mörkt?) _____
- väglag (rita en ring): torrt, regnigt, snöfall, isföre, annat _____
- hur skedde olyckan?: _____

- 3. Ifall Du anser att ett visst ställe är speciellt farligt:**

- ange då platsen på kartorna (ringa in O)
- berätta med vilket fordon Du tycker att det är farligt att röra sig här (ringa in rätt alt.)
 1. till fots
 2. med cykel
 3. med moped
 4. med bil, motorcykel
 5. med annat, vilket _____
- varför är platsen farlig? _____
- på vilket sätt kunde situationen förbättras? (Du kan också rita Ditt förslag på nästa sida)

- 4. Vilka anser Du att är de två mest betydande faktorerna som försämrar trafiksäkerheten i Strömfors?** (ringa in alternativen)

- a) dåliga trafikregleringar (t.ex. vägarnas skick, anslutningarna, GC-vägsnätet o.s.v.)
- b) trafikreglerna följs inte
- c) obegagnade säkerhetsredskap
- d) likgiltighet mot gång- och cykeltrafiken
- e) brist på upplysning och information
- f) något annat _____

På denna sida kan Du rita in Ditt förbättringsförslag.

TACK FÖR ATT DU GAV DIG TID ATT SVARA!

Enkätsblanketten kan Du returnera till Strömfors huvudbibliotek eller biblioteket i Tessjö eller posta den, adress:

Esisuunnittelijat Oy/ Maija Krankka
Eriksgatan 4 A
00100 Helsingfors

Du kan också ge respons med e-post, adress majja.krankka@esisuunnittelijat.fi

Invånarenkäten i Strömfors

Varför är platsen farlig?

- rv 7 österifrån till Marknadsbacken. De som svänger till vänster måste stanna, likaså trafiken som kommer bakifrån, om den hinner (2 svar)
- det är svårt och farligt att ta sig från Marknadsbacken till busshållplatsen mot Lovisa. Man måste korsa tre körfält i Elimäkivägens anslutning
- då man kommer från Lovisahållet och skall svänga till Tavastasvägen borde det finnas en egen fil (2 svar)
- 80 km/h hastighetsbegränsning mellan de två avsnitten med 60 km/h är verkligen farligt för alla trafikantgrupper
- det är farligt mellan Tessjö och Abborrfors, eftersom cykelvägen går samman med körbanan och inget räcke finns mellan dem
- anslutningarna i Tessjö, livlig trafik, "ryska resande", långtradartrafik
- sidan mot Tervasvägen är mörk, eftersom den inte är belyst (2 svar)
- det finns inget utrymme att färdas längs. Trafiken har hela tiden ökat, det är inte tryggt att cykla och promenera
- det är helt tokigt med en hastighetsbegränsning på 100 km/h mellan Tessjö och Abborrfors!! Även 80 km/h är i överkant
- farlig för alla fordon, såväl vid vänster- som vid högersväng
- vägavsnittet Lovisa – Kotka är verkligen farligt, speciellt om man måste svänga till vänster då man kommer från Lovisahållet. Avsnittet är ett av de värsta i Finland
- då man svänger över vägen finns det alltid en risk sidokrock, då den som kommer bakifrån håller på att köra på den svängande bilen
- livlig trafik och diket är det enda utrymmet för fotgängare och cyklister
- de som svänger till Tessjö borde från Lovisahållet ha en egen fil
- en vanlig anslutning, men buskarna täcker sikten
- Klockarbacken: där är ingen sikt bakom backen då man färdas med bil, det är farligt att köra om fotgängarna
- Bruket: buskarna hindrar sikten i kurvan, farligt både för fotgängare och bilister
- Elimäkivägens och Bruksvägens korsning är farlig för gång- och cykeltrafiken, eftersom man måste korsa körbanan tre gånger. Det behövs också en skyddsväg söder om korsningen!!
- Parkalléns, Sockenvägens, Bruksvägens och Ahlströmsvägens korsningar är farliga p.g.a. den dåliga sikten
- på Elimäkivägen, avsnittet mellan skolan och Bruksvägen, rör sig barn på vägen eftersom det inte finns någon gång- och cykelväg
- unga människor bryr sig vanligen inte om att följa hastighetsbegränsningarna
- rikligt med tung trafik på riksvägen
- Abborrforsvägens anslutning till rv 7
- i Bruksvägens och Parkalléns korsning saknas det gång- och cykelled. Det skulle vara bra med åtminstone en skyddsväg i korsningen!
- sikten är dålig på Paaskoskivägen
- det saknas älgstängsel vid rv 7 (Smissbacken, Abborrfors), trots att där har inträffat många älgkrockar
- Elimäkivägens korsning: är skyddsvägen på rätt plats?
- Korsningen till Bruksvägen, bilisterna följer inte reglerna
- man iakttar inte trafikmärkena i Bruksvägens korsning. Dålig sikt, åtminstone på vintern.
- det körs med överhastighet på Bruksvägen, speciellt om kvällarna

BILAGA 3 (2/3)

- p.g.a. att Bruksvägen är smal är det farligt att färdas på den med annat än med motorfordon
- på Bruksvägen är det skäl att se upp för dem kommer från butiken och kör mot fabriken
- Klockarbacken är besvärlig eftersom det rör sig fotgängare på bägge sidorna
- avsnittet Abborrfors – kyrkbyn är farlig för gång- och cykeltrafiken
- Långtradartrafiken, ibland t.o.m. åtta långtradare med släp efter varandra

Hur kan den farliga platsen förbättras?

- genom att bygga körfält för den svängande trafiken
- en bredare väg (rv 7) vid Marknadsbacksvägen vore bra. En egen fil för den svängande trafiken skulle vara den allra bästa lösningen
- underfartstunnel för gång- och cykeltrafiken i Elimäkvägens korsning
- det skulle behövas en gång- och cykelväg mellan Abborrfors och Pyttis kyrkby, eftersom det inte finns några vägrenar som tryggar gång- och cykeltrafiken
- belysning på Tervasvägens sida!
- GC-vägen på underfartstunneln väster om Kullavägen i Tessjö är farlig. Det borde finnas ett räcke mellan körbanan och GC-vägen eller GC-vägen borde tas ner i anslutning till tunneln, se ritning (blankett 8)
- det kan inte vara omöjligt att bygga en knappt 10 km lång gång- och cykelled
- många önskar en cykelväg, många som färdas mellan Tessjö och Abborrfors!!
- 40 km/h hastighetsbegränsning mellan Tessjö och Abborrfors, omkörningsförbud och cykelväg samt polisen närvarande hela tiden!
- säkerheten på rv 7 kunde ökas med en cykelväg och/eller en parallell matarväg
- sikten på Paaskoskvägen kan förbättras genom att bredda vägen och avlägsna det murkna trädet vid vägen

Många förbättringar föreslogs också med hjälp av ritningar.

Fria åsikter och förbättringsförslag:

- de finns få bussturer till och från kyrkbyn
- det är svårt att färdas om man inte har bil
- man vågar inte cykla då trafiken är så våldsam
- hastighetsbegränsningen bör sänkas mellan Tessjö och Abborrfors till 80 km/h och bredare vägrenar bör byggas i korsningarna
- stockvägen från Strömfors till Lovisa skulle gå att cykla på om sträckan på 100-300 m som saknas skulle förseas med grus
- om ni inte får något annat till stånd, så bredda ens vägrenarna med en meter, ta modell av Abborrfors bro på Sydöstra Finlands vägdistrikts sida!!
- vägen till kommunens badstrand är farlig såväl för barn som för vuxna. På det hela taget en dålig väg!!
- vägskylden i Tavastasvägens och Granvägens korsning står i buskarna. Bör flyttas till andra sidan av Granvägen.
- Tervasvägens anslutning är mörk, där finns en stolpe, men lampan saknas. Tillräckligt tydliga reflexer på vardera sidan om vägen skulle vara ett billigt alternativ.
- Klockarbacken är en mycket farlig plats, eftersom där färdas många barn och bilar och i ingendera riktningen är sikten bra. Där finns heller inga

vägrenar. En lösning kunde vara att antingen bredda vägrenarna eller att bygga en gång- och cykelväg från skolan antingen direkt till butiken eller banken.

- i Bruket är kurvan från butiken till bron farlig, eftersom buskarna hindrar sikten i kurvan. Bilarna ginar och det blir svårare att iaktta fotgängarna. Buskarna kunde tas bort i kurvan så att sikten blir bättre
- hela tiden ökande trafik och höga hastigheter föranleder problem i Peräkylä. Vägen är dessutom tidvis i verkligen dåligt skick. Antalet barn har ökat och torde öka i Peräkylä. Körhastigheterna borde dämpas med exempelvis farthinder.
- Trafiken har ökat i Peräkylä och förarna iakttar inte hastighetsbegränsningarna. Vägen är dessutom hela tiden i dåligt skick. En barnfamilj önskar asfalt och farthinder.
- Klockarbacken är farlig för fotgängarna och inte heller trevlig för bilisterna, eftersom man ingenting ser.
- Det är farligt att ta sig till fots till skolan och hälsostationen, eftersom det endast finns skyddsväg till en busshållplats. Jag föreslår att det byggs en GC-väg från skolan över åkern till butiken och "kulmis".
- Mera belysta GC-leder exempelvis mellan kyrkby och Abborrfors, ingen ids färdas i den mörka skogen (Skukulträsket -rutten).
- En skyddsväg till på Elimäkivägen i Bruksvägens korsning.
- Sikten är dålig på Parkallén och vägen är smal. Farlig för gång- och cykeltrafik, barn! Breddning av vägen och utrymme för cyklister och fortgångare.
- STOP-märke i stället för märke för väjningsplikt i Bruksvägens korsning och bumps för att dämpa hastigheten. Buskarna bort från korsningsområdet.
- Förbättring av den dåliga sikten i korsningen vid banken i Kungsböle genom att vidga bankens anslutning.
- Bygg en ordentlig vägförbindelse till kommunens radhus.
- Det anslutande körfältet i Elimäkivägens korsning bör ytterligare breddas eller en rondell byggas.
- Farthinder på Bruksvägen.
- En separat GC-väg bör byggas vid Elimäkivägen, avsnittet Abborrfors – kyrkbyn.

Invånarenkäten i Lovisa

Varför är platsen farlig?

- Man kommer i stor utsträckning till Lovisa längs Borgågatan. Många ginar genom att inte köra via Helsingforsvägen. Den raka, breda Borgågatan uppfattas inte som tätort. För många börjar staden först vid kyrkan eller då man kör över järnvägen. Landsvägshastigheten har så att säga "blivit på". Västerifrån kör man 65 eller t.o.m. 70 km/h längs Borgågatan. Hastighetsbegränsningen är dock 40 km/h och börjar vid Mörskomgatan, men det iakttas dåligt. Barnen som bor norr om Borgågatan måste verkligen lära sig försiktighet då de går över gatan – säkrast är det vid järnvägen – bilen saktar bättre in hastigheten för ett tåg än för ett barn.
- Mannerheimgatans och Drottninggatans korsning är farlig för fotgängarna, eftersom sikten är dålig.
- Dåligt utmärkta farthinder föranleder fara. Bl.a. farthindret på Kvarnåsen är så högt att överfarten av hindret för uppmärksamheten från den övriga trafiken.
- Hur beaktas den tunga distributionstrafiken i trafikregleringarna i Lovisa, exempelvis då bilarna backar till butikernas lager, farthindren, vilka enligt undersökningar föranleder en hälsorisk för yrkesförarna. Finns det tillräckligt rum för att de stora bilarna tryggt skall köra genom de planerade rondellerna, eller fungerar man på GC-trafikens villkor och litar på yrkeschaufförernas skicklighet – också de kan göra misstag.
- Grundproblemen på Mannerheimgatan och Skärgårdsvägen: 1) Man närmar sig korsningen söderifrån med för hög situationshastighet, speciellt i arbetsrusningstrafiken. Man vill inte väja för cyklister som korsar vägen. 2) Bilisterna som kommer längs Skärgårdsvägen vill (förstår?) inte heller att väja för bilarna som kommer rakt från Ungernvägen eller svänger mot centrum (till höger). 3) Det kommer bilar från centrum till korsningen och de kör rakt längs den högra filen utan att iaktta grupperingsmärket, som endast tillåter sväng till Skärgårdsvägen. På Ungernvägen finns det inte synliga gatuskyltar varför man förhåller sig till gatuavsnittet som om gatan vore en gårdsanslutning.
- Dåliga frisiktsförhållanden
- Dålig sikt i Antbyvägens och Räfsbyvägens korsning. Trafikmärkena i Antbyvägens – Kaptensvägens och Mariegatans – Långgränds korsningar iakttas inte.
- Då man kommer från Estlandsvägen till Valkomvägen, hindrar en brant backe sikten, man ser inte bilarna som kommer från vänster förrän man redan är på stora vägen.
- Rotinenbacken är ganska farlig, eftersom där finns mycket buskar som hindrar sikten. Även Lotsvägen är av samma orsak farlig. (2)
- Valkomträskvägen avsnittet Centrum – Valkomträsk, nio av tio bilar kör dagligen med betydlig överhastighet.
- Man ser inte till höger då man kommer ner för den lilla asfaltsbacken från flervåningshusen (Valkom)
- Det är alltid fara för älgar på Skärgårdsvägen
- Det finns inga farliga platser i Lovisanejden

BILAGA 4 (2/2)

Svarsgivarna gav följande förbättringsförslag:

- På Borgågatan skall hastighetsbegränsningen 40 km/h vara bättre synlig, kanske märken på bägge sidorna om gatan. Man kunde också tänka sig någon form av avsmalning (port). Bullerräfflor, som är bekanta från riksvägarna, kunde vara en förmånlig lösning. Bumps i vardera ändan av Borgågatan skulle vara det bästa lösningen. Det skulle vara på sin plats att polisen skulle intensifiera övervakningen då skolorna börjar!
- Mannerheimgatans och Skärgårdsvägens korsning bör med det snaraste byggas till en trafikrondell, medan det ännu finns gott om utrymme i området.
- Märke för älgfara i början av Skärgårdsvägen! Hastighetsbegränsningsmärke 30 km/h i början av Lekarnvägen.
- Buskarna som hindrar sikten längs Rotinenbacken och Lotsvägen bör glesas.
- Antingen mera övervakning eller farthinder på Valkomträskvägen.

Förbättringsförslag samt andra åsikter:

- En GC-trafikled bör byggas med det snaraste från Valkom till Lovisa.
 - Dåliga ytbeläggningar skall repareras.
 - Lovisa har "kyrkbyprägel" t.ex. då det gäller parkeringen.
 - Attityderna borde ändras på lokalnivå – är det möjligt?
 - Placeringen och inverkan av trafikmärken som anger förbud mot fordonstrafik och förbjuden körriktning bör ändras på några ställen.
- 1) På Långängsvägen i Valkom körs det för fort. Där rör sig många barn på vägen. Barnens säkerhet äventyras. Mellanrummet på skolans parkeringsplats är för smalt då man svänger in till skolan.
 - 2) Då man korsar vägen vid daghemmet (från Valkomträskvägen till Fantsnäs vägen) är bilarna som kommer från Rotinenbacken redan nästan fast i, innan barnen i lugn och ro har kommit över vägen. Sikten är dålig.
 - 3) Valkomträskvägens, Braskvägens och Utterviksvägens korsning är otydlig.
 - 4) Bilisterna har glömt hastighetsbegränsningen på Utterviksvägen. Speciellt om somrarna är trafiken verkligen livlig. Den branta backen är farlig, eftersom de som cyklar eller går nedanför backen (speciellt barnen) inte ser de annalkande bilarna förrän de redan är nära. Sikten är här obefintlig.
 - 5) Det är svårt vid Vårdövägen att ta sig till lekparken.
- Människorna behöver trafikfostran. Obligatorisk trafikfostran i skolorna och en undervisning som berättigar till mopedkort i alla skolor.